10e Année ø N° 452 — 60 centimes — 18 Mai 1907 ø Tous les Samedis

LA VIE AU GRAND AIR

Le Maître Louis Mérignac
qui, malgré ses 60 ans, vient
de tirer brillamment contre
Adolphe Rouleau

Publications Pierre Lafitte & Cie
Je sais tout ○ Fermes et Châteaux ○ Femina
Musica • Jeunesse ○ L'Art et les Artistes ○ ○ ○ •
90, Av. des Champs-Elysées ø Paris

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

ED. PINAUD

18, PLACE VENDÔME
PARIS

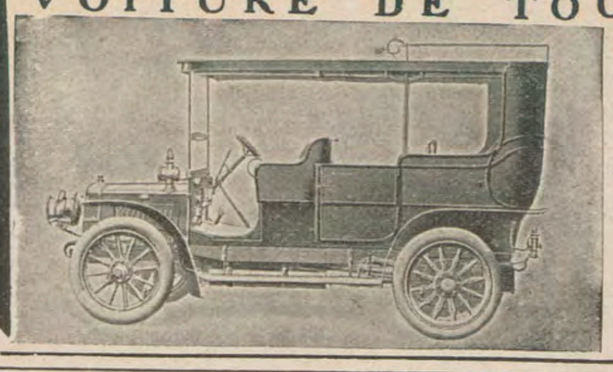
GENET D'OR — PARFUM ULTRA-PERSISTANT
PARFUM LA CORRIDA
VIOLETTE — BRISE EMBAUMÉE

DÉFIEZ-VOUS, Madame

de l'action nocive du temps. — Prenez tous les soirs au coucher deux dragées de **ROMASTINE BOUTY.**
Ce produit **AUGMENTE RAPIDEMENT L'AMPLEUR DES SEINS, LES RAFFERMIT ET LEUR DONNE UNE APPARENCE DE JEUNESSE PERPÉTUELLE.**

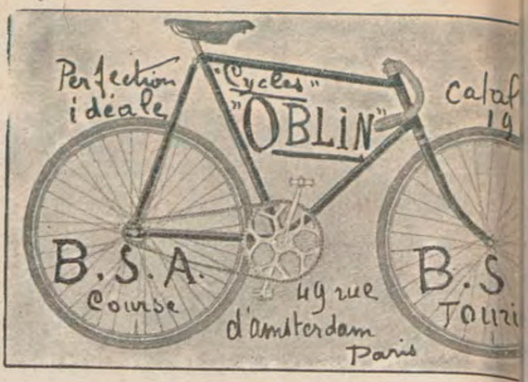
LE FLACON : 10 fr. — Envoi franco contre mandat-poste.
Laboratoires BOUTY. 1, Rue de Châteaudun, Paris.

VOITURE DE TOURISME
EUGÈNE BRILLIÉ



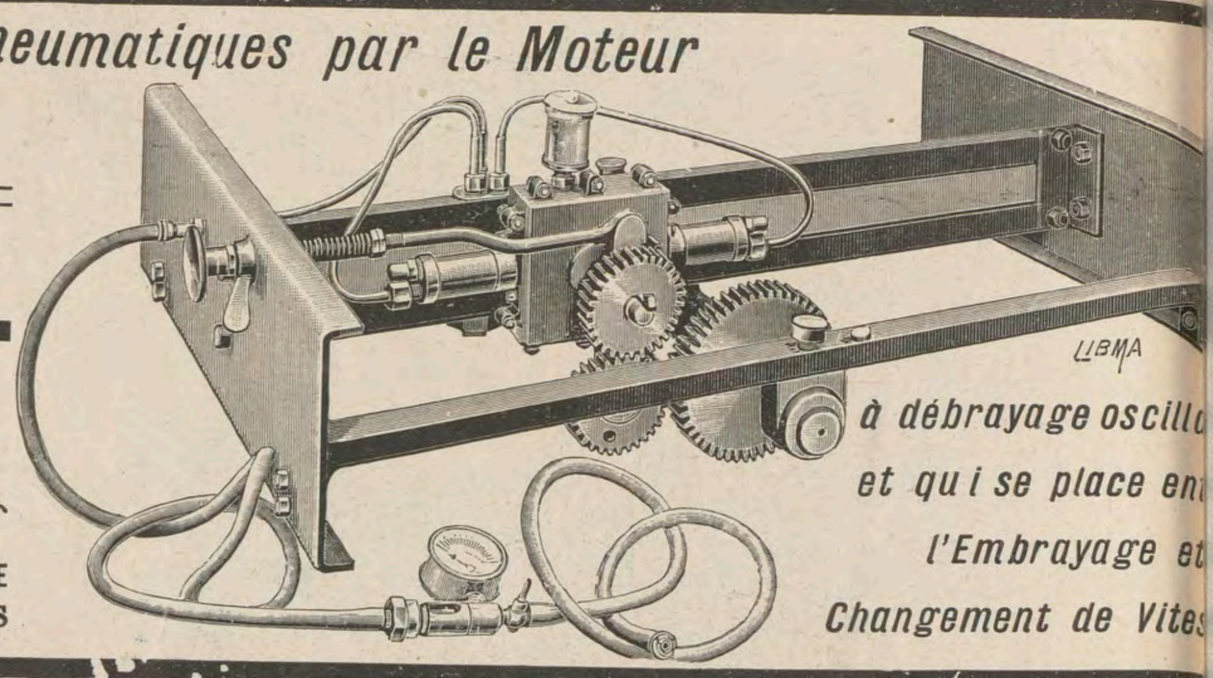
Construite par
SCHNEIDER & Cie, du Creusot
Dans leurs Ateliers du HAVRE

PARIS
67, rue de Miromesnil, 67



Pour gonfler les Pneumatiques par le Moteur
adoptez la
Pompe
B. R. C.
(ALPHA)
CATALOCUE FRANCO

BOAS RODRIGUES & CIE
67, boul. de Charonne, PARIS



à débrayage oscillo
et qui se place ent
l'Embrayage et
Changement de Vites

La Semaine Comique, par Henriot.

— Mon auto arrive avec une vitesse incroyable contre un énorme rocher de granit... Vous pensez ce qui arrive...
— Vos pneus crèvent ?
— Pas du tout... Ce sont des « Gaulois », le granit se fend en mille morceaux.

— L'auto nous fait réaliser d'énormes économies... autrefois nous louions une campagne, maintenant nous avons celle de tous nos amis.

— Comment, je suis arrivé d'hier et vous me comptez 250 francs pour la nuit ?
— Nous sommes obligés de vous compter les huit jours que vous auriez passé dans le pays si vous n'aviez pas eu votre automobile...

Les sports dans l'antiquité.

Diogène faisant du « Toboggan » dans son tonneau.

CYCLES & MOTOCYCLES
de toutes Marques
APPAREILS PHOTOGRAPHIQUES
de toutes Marques
PAYABLES EN 12 ET 15 MOIS
L'INTERMÉDIAIRE 12, R. MONSIGNY PARIS
(CATALOGUE FRANCO)

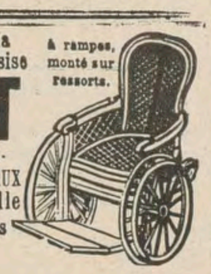
PARFUM FLORAMYE
L.T. PIVER
PARIS

EPILEPSIE GUÉRISON CERTAINE. Dem. Notice. Dr BOURDAUX, FLEURANCE (Gers).

HERNIE GUÉRIE

par le Nouveau BANDAGE MEYRIGNAC
Accepté p^r la Société de Chirurgie de Paris
Recommandé par les Membres du Corps Médical.
Cet appareil en forme d'arbalète est invisible sur le corps, supprime le **ressort** du dos et le **sous-cuisse.** Le malade peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de *gêne.* Par sa pression constante il mène à la guérison. Env. Catalogue
MEYRIGNAC, Spécialiste-Herniaire, 229, Rue St-Honoré, Paris.

FAUTEUILS mûs par la personne assise
DUPONT
Fabricant breveté s.g.d.g.
FOURNISSEUR DES HOPITAUX
à Paris, 10, R. Hautefeuille
Les plus Hautes Récompenses
à manivelles. *Envoi Fco du Catalogue*



TÊTE de DIAFOIRUS
S'IL REVENAIT !

— Mille millions de clystères !... plus de pincements de doigts, plus d'ongles arrachés, de bronchites, pneumonies, pleurésies, catalepsies, hypocondries... plus rien...

parce que l'emploi de la
JANTE AMOVIBLE MICHELIN
supprime la fatigue et l'énervement des démontages de pneus sur routes au soleil ou sous la pluie.

= ON REMPLACE =
un pneu amovible MICHELIN
en moins de 4 minutes !

MOTO
NAPHT
PREMIÈRE ESSENCE DU MO
1er Prix du Concours de Carbura
de l'Automobile Club de Franc

CAPSULES de Quinine de Pellet

Elles sont souveraines pour combatt *rhumes, la grippe, l'influenza, les migra névralgies,* et en général les accès fébrile se manifestent au début de toutes les mala
UNE CAPSULE est plus active qu'un grand verre de quinquina.
Exiger le nom PELLETIER sur chaque Capsule.
VIAL, 20, rue de Châteaudun, PARIS et toutes Pharcies

SANTAL MIDY
INOFFENSIF.
D'une pureté ab
GUÉRISON RAD
et rapide des éc ments qui exige autrefois des sem de traitement par pahu, le cubèbe injections.
113, fg. St-Honoré, PARIS et to

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ~~~~ 24 fr.
Etranger ~~~~ 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

18 Mai 1907 — N° 452
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS — Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ~~ 2 fr.
La Page ~~~~ 600 fr.
Encartage ~~~~ 750 fr.

(Plaque Lumière)

LA LUTTE A LA CORDE

Dimanche dernier, sur le terrain du Stade Français, à Saint-Cloud, se disputaient les épreuves du Challenge du mille. Au cours de la réunion, les nombreux spectateurs assistèrent à des matches palpitants de lutte à la corde. Ce sport, qu'on ne pratiquait plus qu'à de rares occasions en France, semble, après cet essai, devoir reprendre un nouvel essor. Peu de jeux nécessitent autant de force et une semblable dépense d'énergie de la part de tous les muscles. Notre photographie représente l'équipe du Stade Français (au premier plan) triomphant de l'équipe de la Société Athlétique de Montrouge, qui lui a opposé une belle résistance.

DU PRIX DARU AUX PRIX LA ROCHETTE

Variations sur le thème de la médiocrité de la génération ✦ La victoire de Sans-Souci II. ✦ Méthodes d'entraînement ✦ Péroraison et le jockey Cormack ✦ La réunion de dimanche : le Prix Lupin et le Prix du Lac ✦ ✦

Les pronostiqueurs sont aux abois : leur tâche devient de jour en jour plus difficile. Allez donc vous y reconnaître parmi toutes ces courses qui sont autant de contradictions inexpliquées. On se débat au milieu d'une obscurité à travers laquelle on ne distingue pas grand'chose. Et, comme l'homme est un animal qui n'aime pas avouer son impuissance ni réserver son jugement, il s'empresse de reprendre le thème connu de la médiocrité de la génération. Sur cette thèse, la dernière dizaine nous a apporté du pour et du contre : le contre, c'est d'abord la très belle course de Claudia opposant, dans le Prix du Printemps, une sérieuse résistance à Campo-Formio qui ne lui rendait que 8 livres sur une distance de 3.000 mètres, c'est aussi l'excellente performance de Biniou triomphant avec une grande facilité dans le Prix du Point-du-Jour de Tagliamento à seize livres. Quant au pour, ce sont le Prix Daru et le Prix La Rochette pour pouliches, qui nous le fournissent.

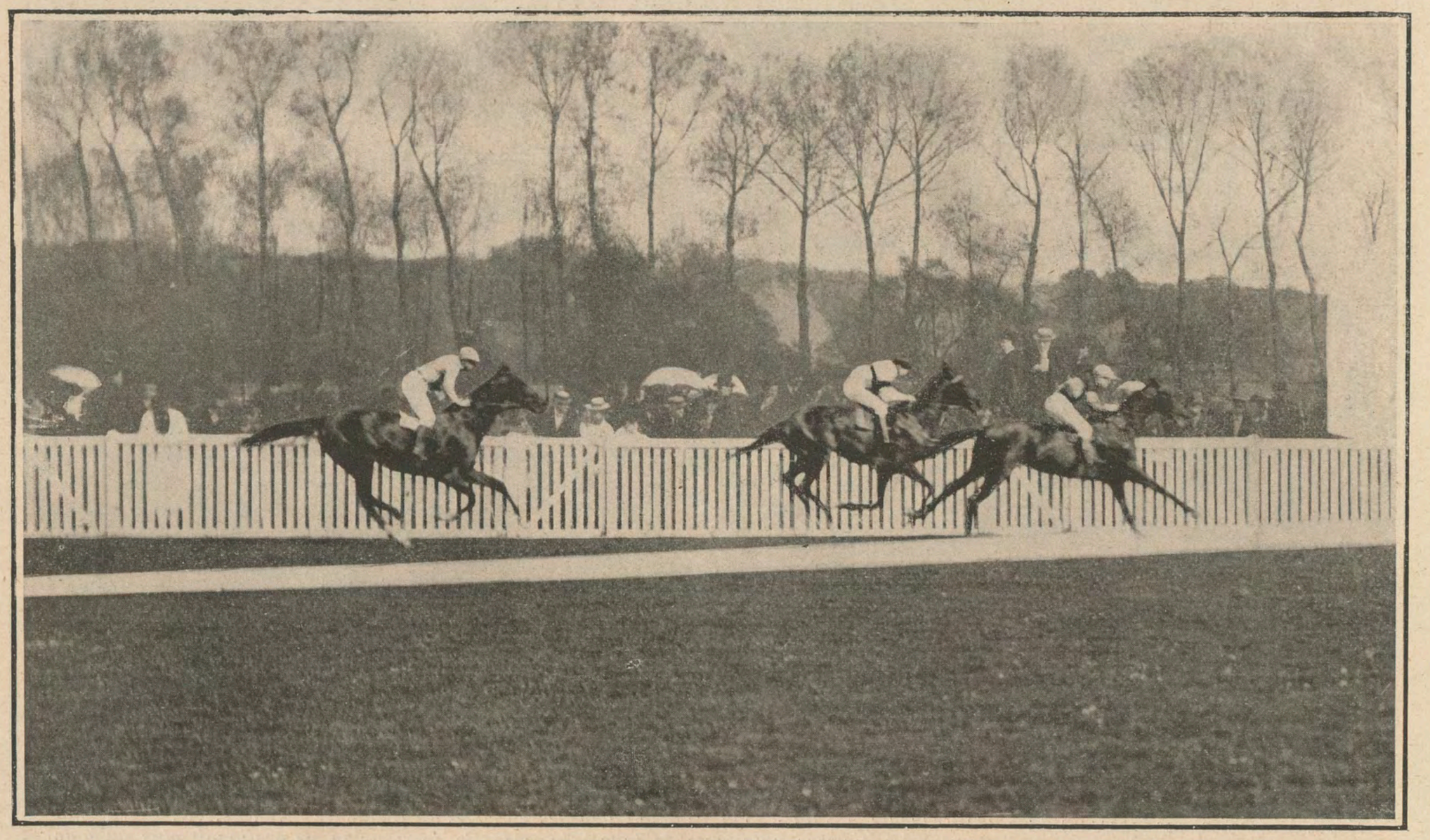
Le résultat du Prix Daru semble en effet la solution d'un problème de casse-tête chinois. Le grand favori était Myram ; à cela trois raisons : il appartient à M. Edmond Blanc,

Sans-Souci II, gagnant du Prix Daru.

Le Prix Daru (poule des produits, 30.000 fr. 2.100 mètres) est revenu le 9 mai, à Longchamp, à Sans-Souci II, par Le Roi Soleil et Sanctimory, au Baron de Rothschild (Milton Henry).

il est propre frère de Jardy, il était classé parmi les grands chevaux attendus. Avec tout ce bagage il ne lui manquait plus que de gagner ; ce qu'il s'est bien gardé de faire, invoquant l'excuse d'une bousculade dans la montée, c'est-à-dire à 1.700 mètres du poteau. Après lui, venait La Serqueuse qui avait remporté brillamment le Prix Noailles devant All Mine, Brasero, Arga, Canada, etc. Enfin beaucoup escomptaient que Second Sight, dont la notable amélioration avait été révélée par la Poule des Pouliches, affirmerait encore des nouveaux progrès ; et, à ceux-là, je le reconnais, l'événement donna pleinement raison. La Serqueuse trompa ses partisans en finissant troisième assez loin Myram ne figura pas. Quant au vainqueur qui battit Second Sight d'une tête, ce fut Sans-Souci II qui montra, en cette occasion, un extrême souci d'arriver premier. Quinze jours avant, le 21 avril, il avait fini troisième derrière Pamphile et Ababoum : par contre, le 14 avril, il avait fourni une très bonne course dans le Prix Hocquart où il était second entre Pitti et Orion, à une tête de chacun d'eux.

Comme on le voit, c'est une véritable alternance. Cela arrive, du reste, assez souvent aux chevaux de cette écurie, et l'explication



Beppo Go to Bed Glouglou II

L'arrivée du 15e Prix Biennal de Maisons-Laffitte (20.000 fr., 2.000 m.)

Au signal, Endymion, Go to Bed, Gabrielle s'élançaient en tête, Beppo perdait du terrain. Dans la ligne droite, Glouglou II venait attaquer Go to Bed qu'il battait de 3/4 de longueur. Beppo, troisième, à deux longueurs.

Cartolina.

Cartolina, par Moulat et Cyclopée, à M. Balli (J. Reiff), gagnante du Prix La Rochette pour pouliches.

en est, paraît-il, très simple. Watson est habile entraîneur, excelle à les amener au plus haut point de leur condition pour une épreuve donnée; si bien que, la fois suivante, ils sont passés de forme. Cependant, il pousse l'habileté à son dernier degré en les ramenant parfois en état quinze jours après. Et ainsi de suite; ça peut durer toute l'année. Par exemple, une bête avec laquelle ce système n'a pas encore réussi cette année, c'est la fameuse Péroraison. Je dis fameuse, non seulement à cause de ses performances de deux ans, mais aussi parce qu'elle a failli, l'année dernière, faire mettre à pied un jockey. A la suite, justement, d'une alternance trop marquée de sa part, Watson appela sur son cavalier Cormack, les foudres des commissaires; il est reconnu maintenant que cette Péroraison, de par son caractère capricieux et décevant, est tout au plus digne de figurer en queue du discours d'un politicien, et les commissaires doivent se féliciter d'avoir alors, après une enquête sérieuse, écarté les doléances d'un entraîneur désappointé.

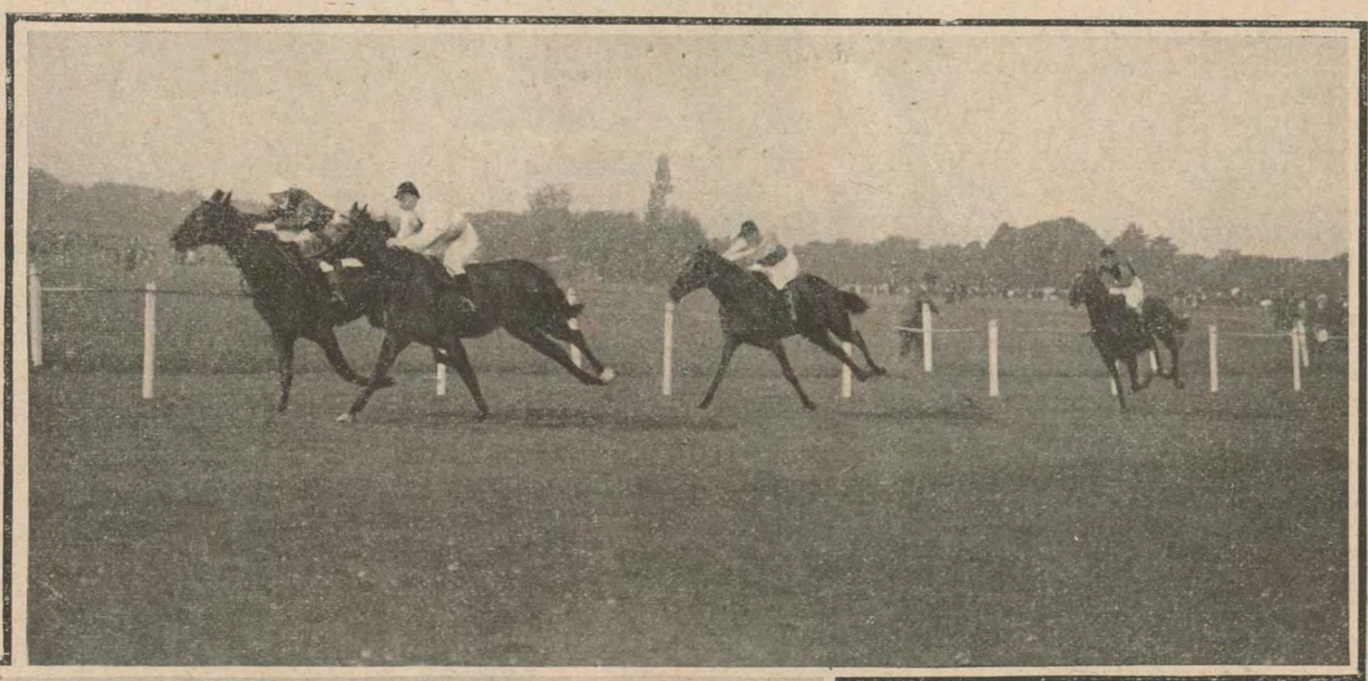
Ce Cormack nous a fait assister, dimanche dernier,

Glouglou II.

Glouglou II, par Flacon et Glittering, à M. C. Vagliano (G. Stern), vainqueur du 15e Biennal.

à deux arrivées magistrales qui ont été, chacune dans son genre, un véritable régal pour les spectateurs. Dans le Prix La Rochette pour poulains, il était en selle sur Calomel : il a suivi de loin le train très rapide fait par Roi Hérode, puis il est venu progressivement sur lui, l'a rejoint dans la ligne droite et a mis toute sa coquetterie à ne gagner que d'une longueur, terminant les 2.200 mètres du parcours en 2 m. 22 s. Dans le Prix du Point du Jour, il montait Biniou, et là, au contraire, il a fini dans un déboulé irrésistible, poussant son cheval jusqu'au poteau, afin de se mettre à l'abri d'un retour offensif très possible de la part de Tagliamento.

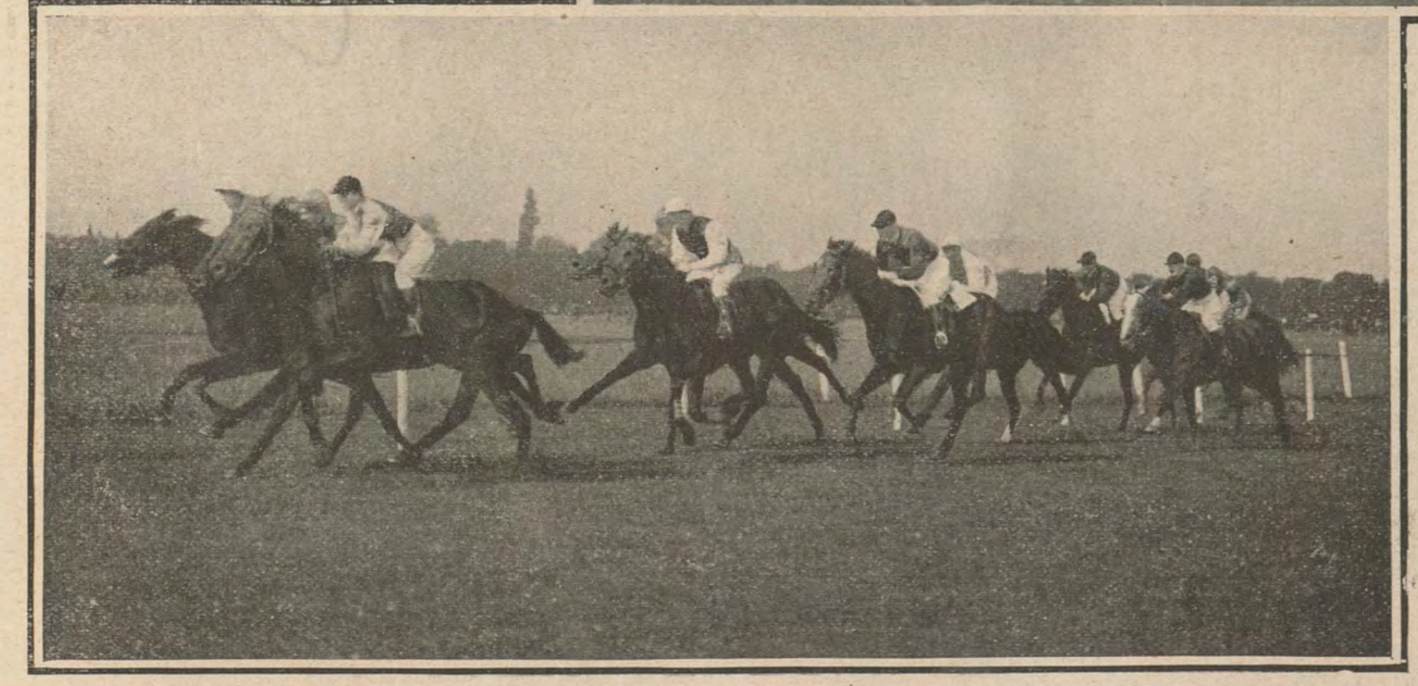
J'ai déjà signalé plus haut le Prix La Rochette pour pouliches comme ayant contribué à apporter de la confusion dans les classements prématurément établis.



Le Prix La Rochette (poulains).

Calomel rejoignait Roi Hérode dans la ligne droite et le battait d'une longueur.

(De gauche à droite : Messager, Calomel, Orion, Elysée.)



Poterne R. F. — Légitimée — Fleur des Indes — Toïa — Martona — Cartolina — Isabeau — Ecolière — Foudroyante — Slava

Un passage du Prix La Rochette (pouliches)

Cartolina se détachait aux tribunes pour gagner de deux longueurs sur Isabeau.

Alors que les faveurs du public se portaient vers Toia, vers Martona et vers Isabeau, la victoire a été remportée facilement par Cartolina, qui n'avait pas encore gagné cette année. Elle n'avait, il est vrai, abordé que des parcours de 1.300 à 1.500 mètres, qui pouvaient ne pas répondre aussi bien à ses aptitudes que la distance de 2.200 mètres du Prix La Rochette.

Dimanche prochain, la grande épreuve est le Prix Lupin, 40.000 francs, plus une poule de 1.000 francs chaque. Il est ouvert aux produits nés en 1904 de juments saillies en 1903 : 171 produits furent déclarés. Avant les forfaits, on peut noter : Kalisz, Sans-Souci II, Pitti, Brasero, L'Inconnu, Myram, Second Sight. Un grand handicap de 15.000 francs, le Prix du Lac figure aussi au programme.

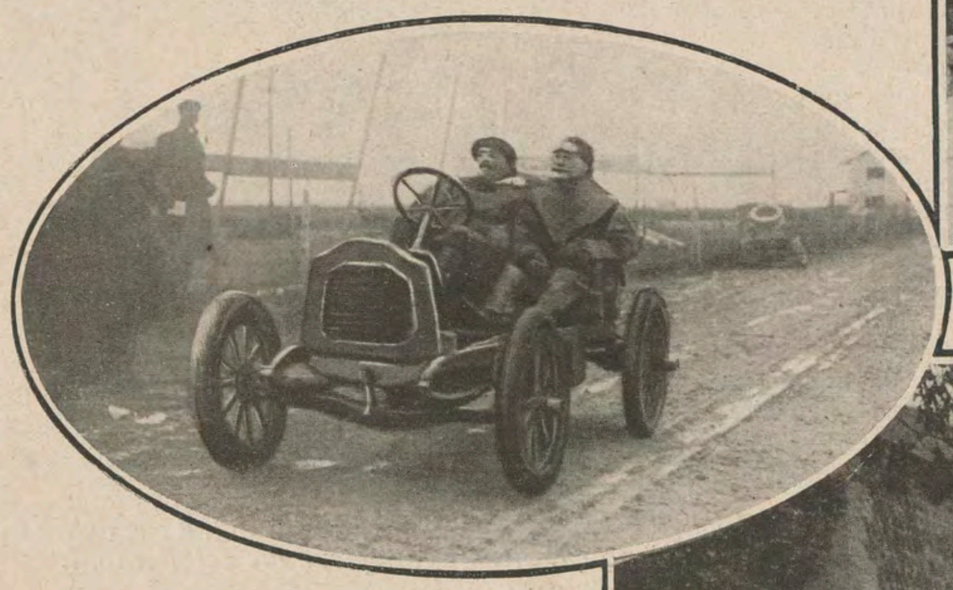
BOIARD.

VOITURETTES ET VOITURES DE TOURISME

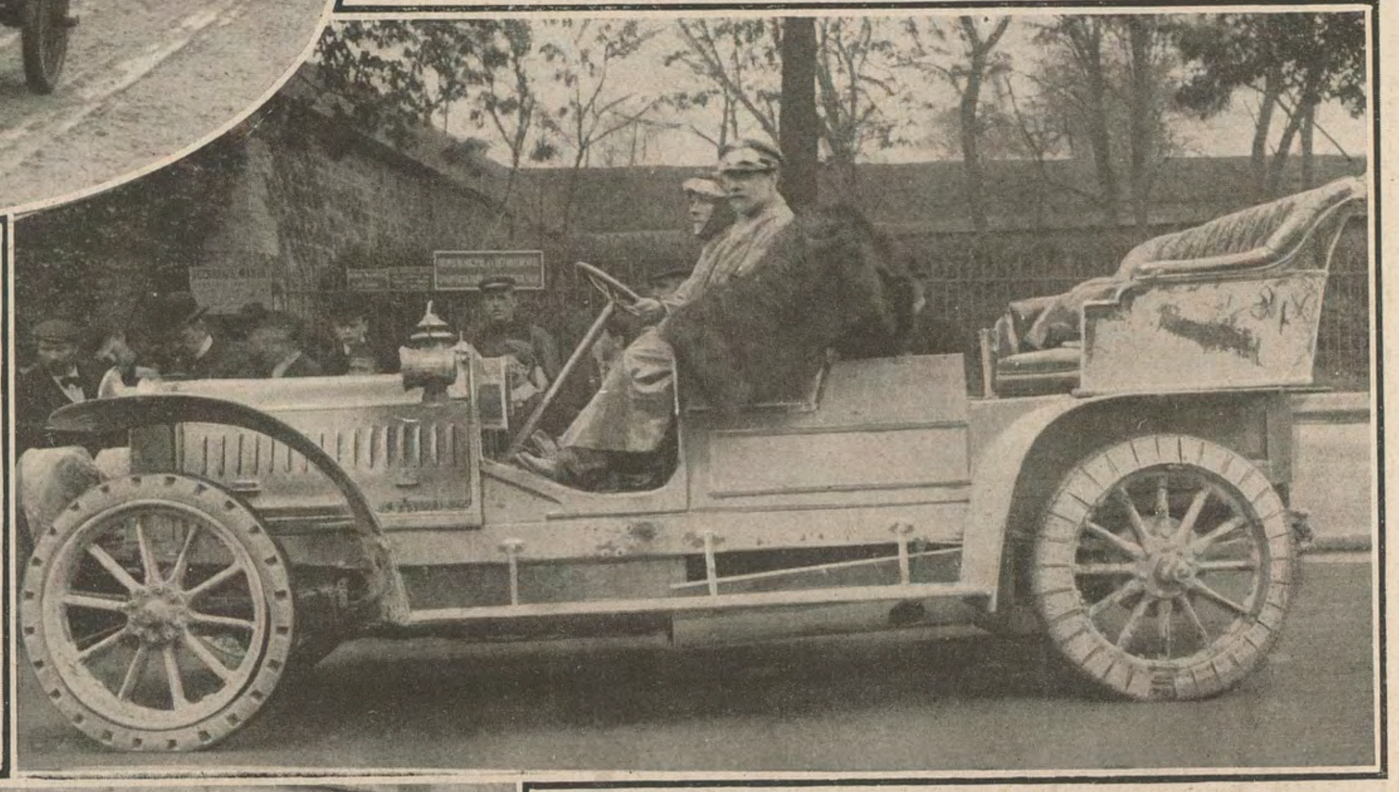
L'une de nos grandes marques, qui n'a pas été égalée dans la construction des voiturettes, expose au Salon de Madrid des 15 et 30 chevaux dont le succès montre combien est appréciée à l'étranger notre industrie automobile française

Ces dix dernières années, certaines de nos grandes maisons d'automobiles ont construit des voiturettes. L'une de nos grandes marques, dont la supériorité de fabrication est connue de tous, nous a donné, non point aujourd'hui, mais il y a déjà longtemps, la petite voiture à deux ou quatre places de prix d'achat et d'entretien modiques. Le public en comprit vite les avantages et les voiturettes De Dion-Bouton, perfectionnées chaque année, continuent à être l'objet d'innombrables d mandes. On l'apprécie d'autant mieux que la voiture de 600 kilos que l'on lance à quarante à l'heure sur les mauvais pavés et pour laquelle on n'a point jugé nécessaire de s'adjoindre un mécanicien, est en

Masse, gagnant de la première catégorie du Criterium Provençal.
Sur voiture De Dion-Bouton, *pneus* rouges ferrés Continental.



Le chevalier Florio.
Qui s'est classé second dans la Coupe des Voiturettes sur deux tours du Circuit de la Targa Florio, voiturette De Dion-Bouton, *semelles* Michelin.



général particulièrement maltraitée et doit, pour résister au travail auquel on la soumet, être de fabrication hors pair. Il est trop de modèles qui ne durent qu'une saison pour que ceux dont on a pendant des années apprécié l'excellence ne soient classés à part.

Aussi pourrait-on découvrir dans toutes contrées où l'automobile a pénétré la voiturette De Dion-Bouton. Dans la Coupe des voiturettes qui précéda la Targa Florio, le chevalier Florio fit, sur le circuit dont nous avons montré ici même la difficulté, une moyenne de 37 kilom. 476 à l'heure, se classant second avec un moteur de 100 d'alésage derrière un autre de 120, deux De Dion-Bouton enlevaient les troisième et quatrième places.

Tandis que la voiturette remportait ce succès à l'étranger, en France, la puissante 4-cylindres faisait dans le Concours de roues élastiques une remarquable performance ; elle arrivait première du classement général sans un point de pénalisation et la 8-chevaux monocylindrique se classait deuxième et première de sa catégorie.

Si nous examinons les résultats du Circuit Provençal couru le dimanche 5 mai, nous constatons que c'est encore une De Dion-Bouton qui, conduite par M. Masse, l'aimable agent de Dion-Bouton à Marseille, est première de sa catégorie.

Enfin, M. Soubiran, représentant pour l'Espagne de notre grande marque, nous contait que, parti le 1er mai de Bordeaux sur sa limousine De Dion-Bouton portant cinq voyageurs, il couvrit en deux jours par Mont-de-Marsan, Biarritz, Vittoria, Valladolid et Madrid, 1000 kilomètres sur des routes défoncées et par un temps épouvantable. Voilà du tourisme peu ordinaire.

H. P.

Pellegrin.
Gagnant de la première catégorie du Concours de roues et bandages élastiques, sur 8 chevaux De Dion-Bouton, *classé deuxième comme moyenne.*

Porcherot.
Gagnant du Concours de roues et bandages élastiques, arrivé le premier à Paris et ayant fait la meilleure moyenne chaque jour sur le parcours. Voiture 24 chevaux De Dion-Bouton.

AU VOLANT : NAZZARO [1]

par C. FAROUX

Nazzaro, qui fut le récent vainqueur de la Targa Florio, est peut-être celui de tous les grands conducteurs qui possède à son actif les meilleures performances d'ensemble. Certains voient en lui le premier conducteur italien.

Nos voisins transalpins nous ont déjà donné pas mal d'étonnements, en matière d'automobile : le plus récent est sans doute provoqué par l'extraordinaire floraison de conducteurs adroits et audacieux qui semblent véritablement abonder au-delà de toute expression dans les usines italiennes. Lancia est universellement connu : Nazzaro ne l'est pas moins. La carrière de ce dernier est d'ailleurs une des plus intéressantes qui soient.

Le milieu dans lequel il se trouva lors de son adolescence était d'ailleurs parfaitement favorable à l'éclosion de qualités que Nazzaro ne pouvait guère se soupçonner lui-même. N'était-il point en quelque sorte un satellite de la famille Florio ? Dès que le chevalier Vincenzo Florio se passionna pour les choses de l'automobile, le jeune Felice devint tout naturellement son mécanicien de confiance. Tous deux débutèrent par la motocyclette, comme il sied. L'histoire veut que dans les matches fréquents auxquels se livraient quotidiennement le chevalier Florio et Nazzaro, ce dernier eût à peu près toujours le dessus. Mais l'avenir devait se charger de prouver qu'il n'y avait nulle honte à être battu par Nazzaro.

Les débuts d'un grand coureur

De la motocyclette à l'automobile il n'y avait qu'un pas. Nazzaro le franchit rapidement en même temps que son patron. Comme le chevalier Florio était à cette époque, un des gros actionnaires de la Fiat, son mécanicien ne tarda pas à être mêlé intimement à la vie intense des puissantes usines de Turin. On remarqua bien vite son habileté, en même temps que ses qualités de garçon sérieux attiraient sur lui l'attention du personnel directeur. Comme trois voitures Fiat étaient engagées pour disputer au Taunus la Coupe Gordon-Bennett de 1903, Felice Nazzaro se vit confier la seconde. Son chef de file était le fameux Lancia et le troisième homme était Cagno, excellent lui aussi, et à ce moment premier mécanicien de la reine-mère d'Italie.

Nazzaro se comporta honorablement, mais sa véritable révélation date du Circuit d'Auvergne. Je me souviens encore de son départ à Laschamp, où je le voyais pour la première fois. Il démarra tranquillement, passa ses trois vitesses en moins de trois cents mètres avec une telle continuité dans la progression de la vitesse, sans aucun bruit, sans passage à vide du moteur, que je ne pus me tenir de dire à mon camarade Géo Lefèvre : « Ce gaillard-là s'y entend. » A la fin de cette journée historique, Nazzaro avait enlevé une des places d'honneur, finissant pour ainsi dire en même temps que Cagno et assurant ainsi à la marque Fiat un triomphe dont l'habile Marchesi dut tirer le meilleur parti, pour faire de la Fiat une des affaires les plus importantes du monde automobile.

Puis, ce fut Brescia : en dépit de nombreux démêlés avec ses pneus, Nazzaro trouva encore l'occasion d'y déployer sa réelle valeur. Quelques semaines après, il disputait la Coupe Vanderbilt sur le Circuit de Long-Island : ce fut une des très rares courses qu'il ne termina pas.

Nous le revîmes l'an dernier sur les merveilleuses lignes droites de La Sarthe : on sait combien ces deux journées de courses furent pénibles aux conducteurs. Nazzaro termina second, battu seulement par Szisz, et tous les spectateurs de cette épreuve se souviennent encore des émouvantes péripéties, de sa lutte passionnante avec Albert Clément.

La Targa Florio qui vient d'inaugurer la saison sportive 1907 a fourni enfin à Felice Nazzaro l'occasion d'un succès qui lui était bien dû.

Nazzaro rappelle Théry par sa manière de conduire

Au rebours de la plupart des grands conducteurs italiens, la qualité caractéristique de Nazzaro paraît être un sang-froid extraordinaire. Cet Italien a le flegme d'un Anglais ou d'un Américain, du moins quand il est au volant, Sa sûreté dans l'appréciation des distances, son freinage nerveux et jamais brutal, ses démarrages souples, sont devenus célèbres dans le petit monde des conducteurs. Il est, par surcroît, metteur au point remarquable.

Puisque la mode est aux comparaisons, je dirais volontiers que Nazaro a bien des points communs avec notre Théry. Comme lui, il paraît, quand il court, se promener à une allure de touriste, mais ses moyennes démentent cette trompeuse impression. Moins fougueux, moins hardi peut-être que Lancia, il mène infiniment mieux sa course, parce qu'il la raisonne ; moins adroit que ces deux acrobates qui ont nom Wagner, et Saltzer il fatigue moins sa voiture et tous comptes faits, je ne suis pas éloigné de penser qu'il est le meilleur Italien, par les mêmes raisons qui m'ont toujours fait considérer Duray, depuis la retraite volontaire de Théry, comme le meilleur conducteur français.

Sur le Circuit de Dieppe, dans le Grand Prix de 1907, Felice Nazzaro conduira encore une Fiat. Il aura comme compagnons Lancia et Wagner. Sur le papier et à voitures égales, une telle équipe est imbattable.

C. Faroux.

Félice Nazzaro.

Le sympathique conducteur italien, qui vient de triompher dans la Targa Florio, n'est pas un inconnu pour nous. Il termina second dans le Grand Prix de l'A. C. F. de 1906, et s'était révélé à nous dans la Coupe Gordon-Bennett d'Auvergne. Il est doué d'un sang-froid extraordinaire et d'une appréciation très sûre des distances. Il a débuté comme mécanicien du chevalier Florio.

1. Voir le numéro 447.

Major Taylor et Poulain

Le jeudi de l'Ascension, Major Taylor a fait sa rentrée dans un match contre Poulain. Ayant subi un trop court entraînement, il a été battu, mais ses débuts font prévoir qu'il prendra sa revanche.

Ce fut un match « incidenté ». Mieux que le mot, l'image le raconte. Je serai donc économe de mots.

Premier départ : chute de Major presque sur place.

Second départ : rechute de Major, dans le virage.

Troisième départ : rechute de Major, au même endroit. Emoi du public qui s'étonne.

Changement des roues de Major et quatrième départ. C'est le bon. La course commence. Quelle course ! Dès le second virage, assaut de lenteur entre les deux matcheurs ; escalade du virage, sur-place, recul ; charivari mi-joyeux, mi-furieux du public, qui ne comprendra décidément jamais les finesses de la tactique. Un gamin, près de moi, qui assiste à sa première course de vitesse, demande ingénument « s'ils se font des politesses ». Et la scène se prolonge ; c'est à qui des deux acrobates pourra défier le plus longtemps les lois de l'équilibre. Major le singe — l'épithète ne vise que l'adresse — a trouvé à qui parler. La comédie se prolonge ; Major qui, à ce petit jeu d'avance et recule, n'est décidément pas le meilleur aujourd'hui et qui se trouve en tête, prend, de désespoir, le parti de faire demi-tour, et d'aller se placer derrière son rival qui l'imite. Et nous assistons à ce spectacle inoubliable des deux grands virtuoses tournant en rond autour du président de la Commission sportive — lui-même — qui est intervenu pour replacer d'autorité les hommes au point où ils étaient avant la faute : Major en tête, et navré d'y être, Poulain en queue.

Cependant, Major se résigne ; il escalade le virage, encore une fois, s'accroche au grillage, prend soudain un grand parti et son élan : de toute la vitesse de ses jambes qui, sous le buste alourdi du « Noir volant » n'ont apparemment rien perdu de leur élasticité, il plonge à la corde. Il est parti. Poulain, une seconde, hésite, craignant une feinte ; mais le trou s'élargit entre les deux matcheurs, 20 mètres, 30 mètres. Poulain, à son tour, se décide et part à fond : le match sera un handicap. A l'entrée du virage, 15 mètres séparent encore les deux hommes, mais le jour, à vue d'œil, diminue entre le maillot bleu et noir et le maillot vert. A la sortie de la courbe, il n'y en a plus. Poulain a rejoint ; maintenant il attaque le nègre, à bout de souffle — parce que à court de forme — le règle en trois coups de pédales et gagne comme il lui plaît.

Seconde manche. — Poulain, beau joueur, mène à bonne allure, pendant le premier tour ; il reste en tête jusqu'au milieu de la ligne droite finale, quand le maillot vert semble rétrograder pour laisser passer le maillot bleu et noir, qui gagne sans effort. Et le public n'y comprend rien. Parbleu ! la chaîne de la bicyclette de Poulain a quitté le pignon ; le champion français a eu de la chance d'éviter la chute. En beau sportsman qu'il est, Major renonce à la manche, et le public qui, tout à l'heure, lui lançait ses programmes à la tête, n'applaudit pas. Bizarre public !

Seconde édition de la seconde manche. — Même tactique. Poulain, en tête, surveille l'adversaire, accélère dans la ligne droite, et gagne d'une longueur. C'est fini.

De toute cette histoire, que conclure ?

Que Poulain est meilleur que Major ? Meilleur le 8 mai, c'est entendu ; et de cela nous nous doutions. Mais absolument ? Nous continuons de l'ignorer, et c'est de quoi nous étions venus, prématurément, chercher la démonstration à Auteuil.

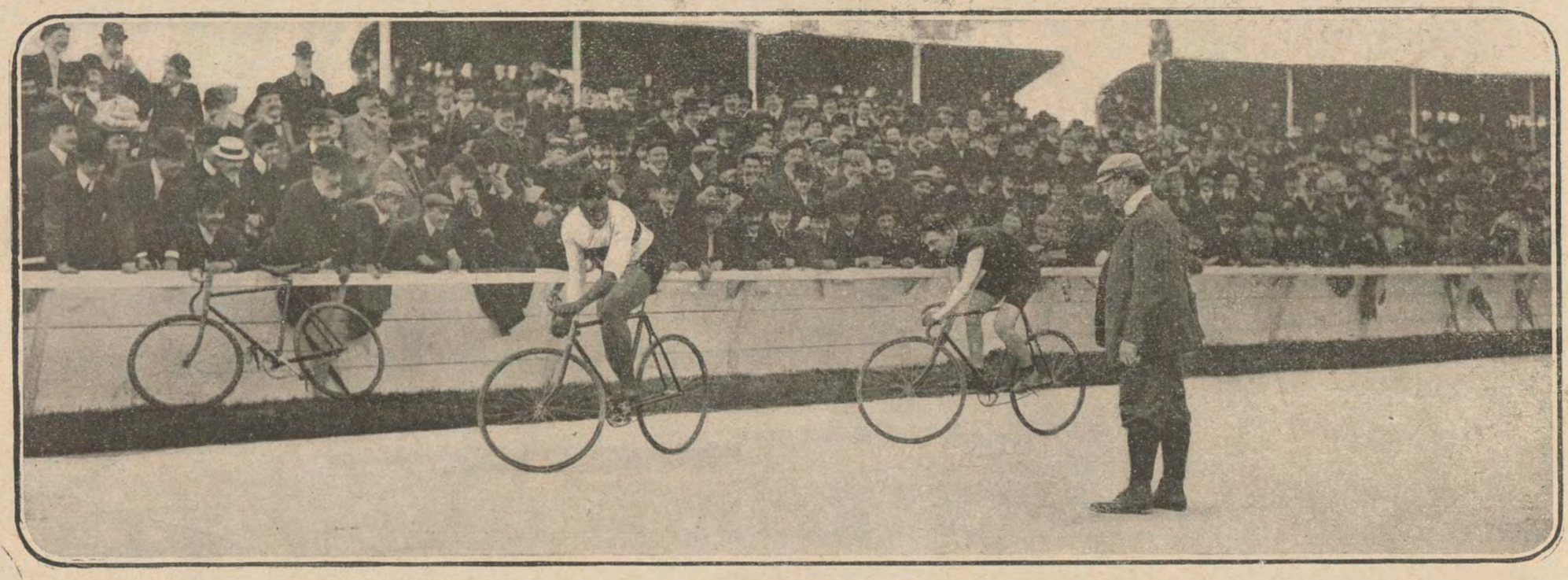
PAUL HAMELLE.

Chute de Major Taylor.

Ayant pris des pneumatiques trop légers, Major Taylor dérape trois fois de suite dans le même virage, d'où plusieurs faux départs.

Poulain démarre.

Enervé par le sur-place de Taylor, Poulain se décide à mener et à triompher d'un adversaire encore hors de forme.



Personne sur la piste !

Pendant que Major Taylor et Poulain faisaient du sur-place dans la ligne d'arrivée, le représentant de l'U. V. F. pénétrait sur la piste. Il venait, sans doute, demander au nègre si, au cours d'une conversation avec son compatriote O'Connor, il n'aurait pas appris la date du Grand Prix Hippique.

Les Trois Championnats de France

La semaine dernière a été fertile en réunions cyclistes officielles. Maintenant nous possédons les trois champions de France de 1907.

Le championnat de France sur route est revenu à Garrigou. Il est parvenu à triompher de Trousselier, de Cadolle, de Petit-Breton, etc., en un mot de l'élite de nos stayers.

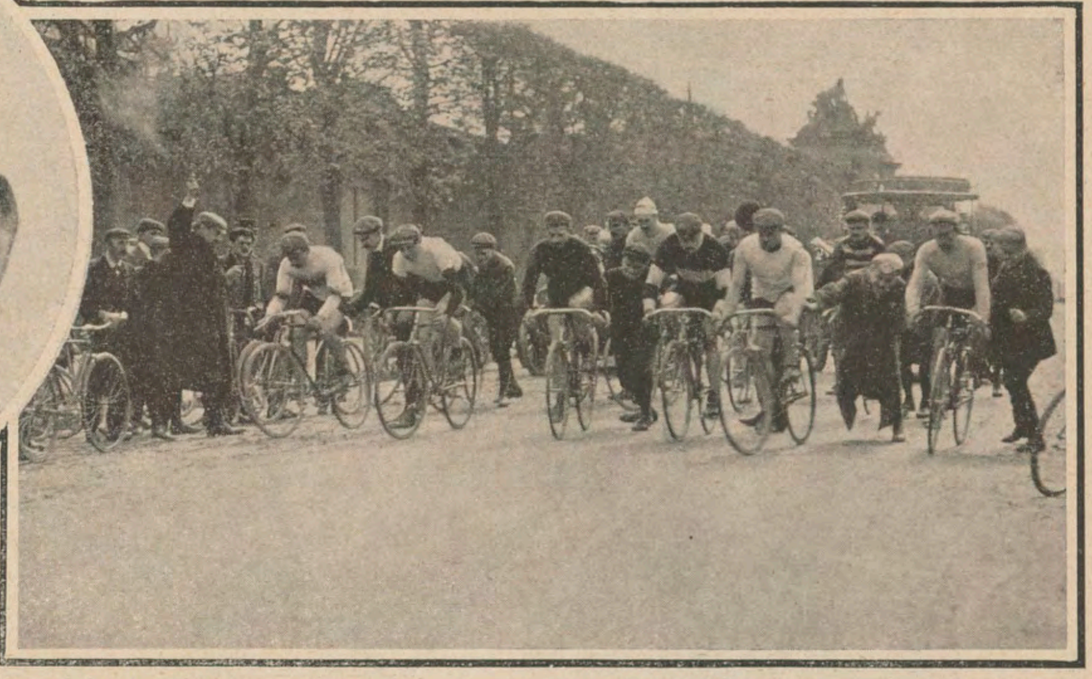
Le championnat de 100 kilomètres sur piste est naturellement revenu à Darragon, qui couvrit la distance en 1 h. 21 m. 23 s.

Mais l'épreuve la plus intéressante fut le championnat de vitesse. Poulain n'a pu exister devant Friol. Il s'est effondré. Voilà Friol champion de France pour la troisième fois. Le lecteur nous rendra cette justice que nous avons toujours pris la défense de cet excellent coureur et que nous l'avons toujours déclaré supérieur à Poulain. C'est évidemment l'homme le plus vite du monde. mais il doute trop de lui, alors que Poulain tombe dans l'excès contraire, se croyant supérieur à tous. J'aime mieux le travers de Friol. Et dans la même semaine, sur la piste du Parc des Princes, la plus régulière, le sympathique coureur a triomphé de tous les meilleurs coureurs Européens et Français.

Il s'est abstenu de courir pendant l'hiver et, après des débuts laborieux, est maintenant arrivé au meilleur de sa condition. J. MORTANE.

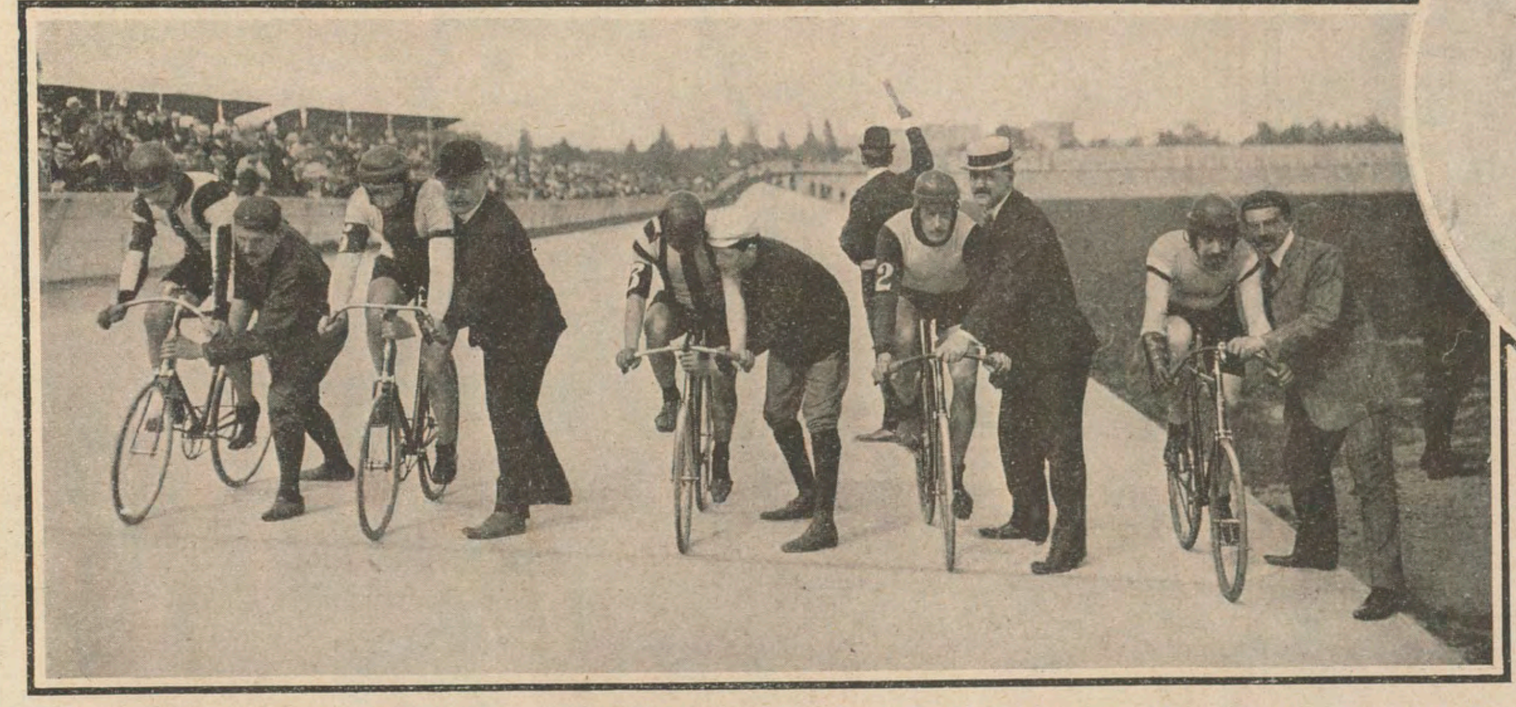
Garrigou.

Champion de France 1907 (100 kilomètres sur route), sur bicyclette Peugeot.



Le départ du Championnat de France de fond sur route.

Peu de coureurs étaient engagés, mais la qualité suppléait à la quantité. Treize prirent le départ. Garrigou triompha de Lignon, second, Trousselier, troisième.



Le départ du Championnat de France de fond sur piste.

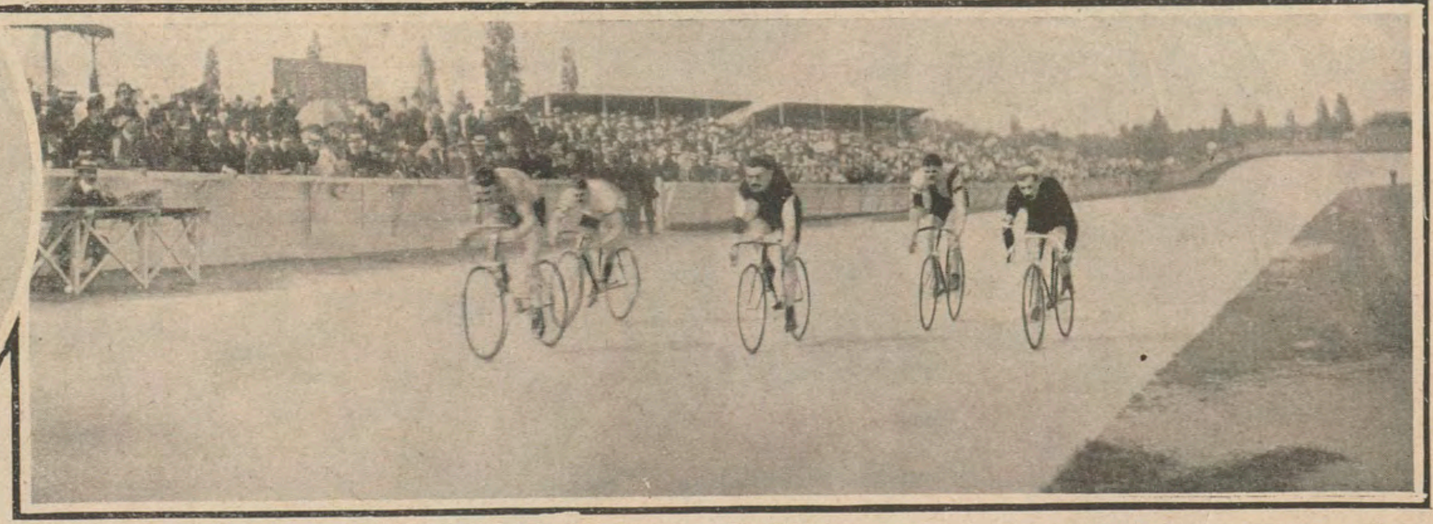
Darragon finit premier en 1 h. 21 m. 23 s., devant Dussot, à 7 tours, Bardonneau, à 9 tours, Parent, à 17 tours, Lorgeou, loin.

Darragon

Champion de France 1907 (100 kilomètres sur piste).

Friol.

Champion de France 1907 (vitesse), sur bicyclette Peugeot.



Friol Ducasse Poulain

L'arrivée du Championnat de France vitesse.

Ducasse s'échappait après le premier tour. Dupré et Poulain se lançaient à sa poursuite. Ils le rejoignaient à l'entrée de la ligne droite où les adversaires se déployaient en éventail. Poulain semblait gagner, mais dans un rush foudroyant, Friol le passait et prenait nettement le meilleur.

L'ASSAUT DE LA

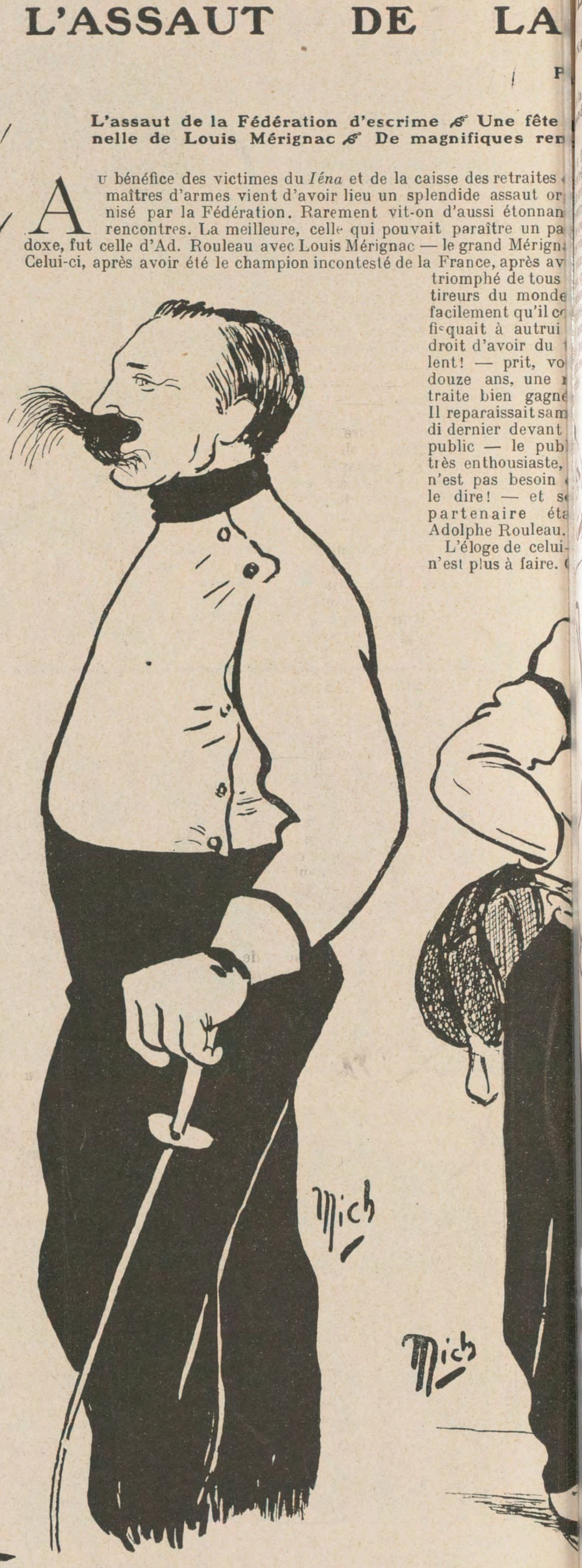
P

L'assaut de la Fédération d'escrime — Une fête nelle de Louis Mérignac — De magnifiques ren

Au bénéfice des victimes du *Iéna* et de la caisse des retraites maîtres d'armes vient d'avoir lieu un splendide assaut or nisé par la Fédération. Rarement vit-on d'aussi étonnan rencontres. La meilleure, celle qui pouvait paraître un pa doxe, fut celle d'Ad. Rouleau avec Louis Mérignac — le grand Mérign Celui-ci, après avoir été le champion incontesté de la France, après av triomphé de tous tireurs du monde facilement qu'il c fi-quait à autrui droit d'avoir du lent! — prit, vo douze ans, une traite bien gagn Il reparaissait sam di dernier devant public — le pub très enthousiaste, n'est pas besoin le dire! — et s partenaire éta Adolphe Rouleau.

L'éloge de celui- n'est plus à faire.

Louis Mérignac.
Le vieux maître Louis Mérignac parvint à doubler son brillant adversaire, Adolphe Rouleau, dans un assaut éblouissant.



Rossignol.
L'excellent vétéran, toujours sur la brèche, devait tirer avec Louis Mérignac, mais fut obligé de se récuser au dernier moment.

FÉDÉRATION D'ESCRIME

SEPH-RENAUD

aisance et la rentrée sensation= Un grand succès

de droitier a fait un très grand nom- d'assauts extrêmement remarquables. Bien entendu cette passe d'armes, com- on n'en reverra jamais, a obtenu un cès fou. Une ovation enthousiaste fut e à l'illustre vieux champion dès son vée sur la planche et après la rencon- merveilleuse, qu'il mena continuelle- nt, Ad. Rouleau a participé pour sa ge part à l'intérêt technique de l'assaut. Boulège eut comme adversaire Filippi ce fut une passe intéressante. Ces x maîtres qui se connaissent de longue e ont cherché uniquement à « bien faire ».

Au sabre le professeur Delibes fit un assaut splendide contre un amateur jeune et de grand talent, M. Thiébault.

M. Camille Prévost, l'admirable professeur du cercle de l'Union Artistique, fut très applaudi contre un amateur, M. Dillon-Kavanagh. Il nous fit admirer ces prestigieux et compliqués trompements de fer et ces ripostes merveilleuses d'à-propos qui l'ont rendu célèbre. Ce fut un nouveau succès pour ce grand maître. Contre l'adjudant Dorléans, M. Albert Ayat fit admirer une fois de plus sa puissance de parade, sa vitesse de riposte et sa science considérable du contre-temps. Rencontre animée et forte.

L'assaut le plus classique de la séance fut soutenu par Georges Rouleau et Emile Mérignac. Celui-ci fut toujours moins puissant que son frère qui était phénoménal, mais — outre qu'il formait des élèves excellents et nombreux — il était peut-être encore plus impeccablement correct. Georges Rouleau est un délicieux escrimeur; chacun de ses assauts est un bijou définitif, parfait. Cette fois Emile Mérignac était très à court d'entraînement.

Superbe rencontre au fleuret entre Lucien Gaudin et le professeur Jeanty, et, à l'épée, entre M. Le Blanc, un des meilleurs tireurs du Cercle Hoche et M. Brisson, et entre MM. Adam et Jeanvoix.

Le principal organisateur de cette séance fut M. Louis Chevilliard, qui mérite de vifs éloges. M. Chevilliard fonda la Société l'Escrime française qui, on le sait, s'obstina à ne pas vouloir suivre l'évolution moderne de l'escrime. Aujourd'hui, les assauts de cette Société offrent un intérêt surtout historique ; on y voit toujours les mêmes tireurs et toujours le même jeu de fleuret. Du fleuret en 1907 ! Cette fois Chevilliard fut bien mieux inspiré. Il sut composer un programme éclectique de tout premier ordre — en en a pu juger !... Devons-nous espérer que l'Escrime Française, enfin convaincue, va se réveiller et s'apercevoir que l'épéisme existe ?

Les dessins ci-joints ont pour auteur Mich, le jeune et célèbre caricaturiste. Ils sont extraits de *A nous, touchés !* un album qui remporte en ce moment un succès de fou rire. Avec une verve charmante — et point méchante — Mich a composé là une galerie définitive où sont surtout réussies les « charges » de MM. Bruneau de Laborie, Midelaire, Alibert, comte de la Falaise, comte de Lindeman, Paul Vérola, etc.

J. JOSEPH-RENAUD.

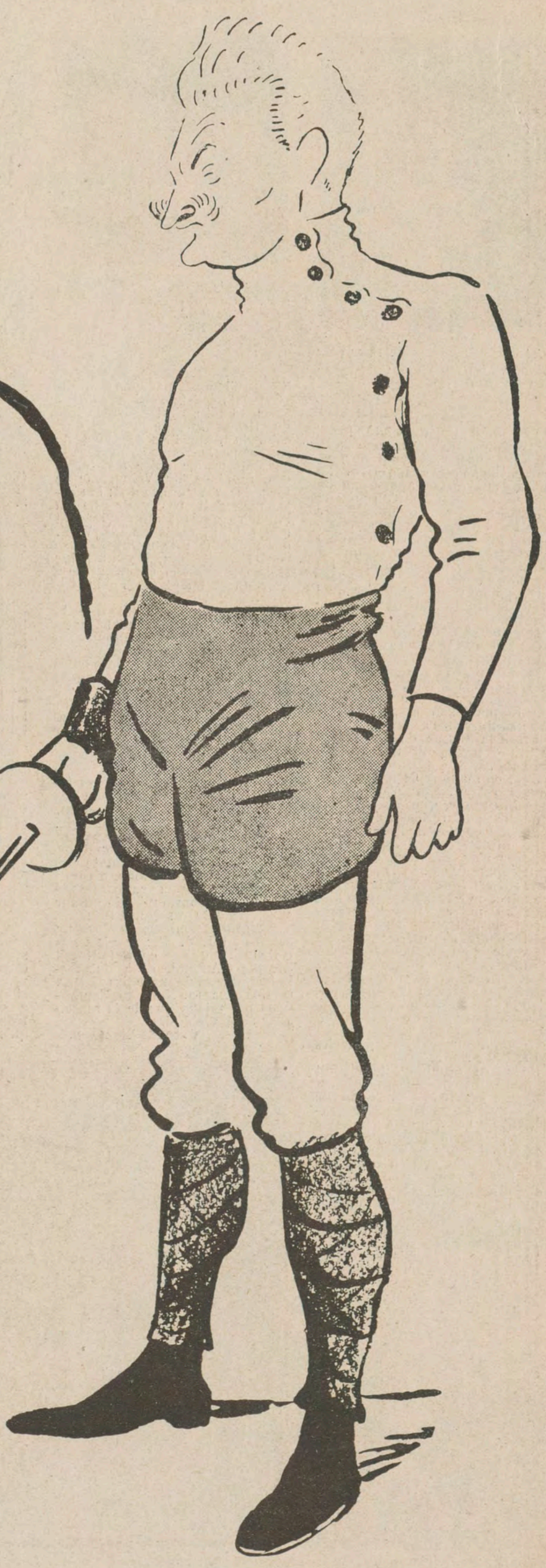
Camille Prévost.

Le fameux professeur du Cercle de l'Union Artistique, fit valoir son jeu souple et puissant contre le redoutable Dillon-Kavanagh.

Kirchhoffer.

de nos maîtres incontestés fort bien caricaturé par Mich dans son album « A nous, touchés! »

(Dessins extraits de l'album de Mich « A nous, touchés ! »)



Dillon Kavanagh.

M. Dillon-Kavanagh, l'un de nos meilleurs amateurs, fut très applaudi dans son assaut.

BLOC-NOTES

Nous engageons nos lecteurs à collaborer à cette page en nous envoyant des documents sportifs intéressants.

AUTOMOBILE

Cette hélice aérienne, mue par la force humaine, à 700 tours, soulève 10 kilos.

SENSATIONNEL FORFAIT

Une nouvelle a éclaté, lundi dernier, dans le monde automobile, comme un coup de tonnerre dans un ciel serein. La maison Darracq, l'apôtre de la course et le champion de la vitesse, celle dont le nom figure sur les listes d'engagements de toutes les épreuves courues ou à courir, venait d'annoncer qu'elle déclarait forfait pour toutes les courses de 1907.

On pouvait se demander quel était le motif de ce coup de théâtre.

Il est assez délicat à expliquer.

On sait que Wagner, qui a toujours monté une Darracq, et qui a triomphé avec une d'elles dans la Coupe Vanderbilt, à dénoncé, l'autre jour, le traité qui le liait encore pour 1907 avec la grande usine de Suresnes et annoncé qu'il courrait la Coupe du Taunus et le Grand Prix pour une maison italienne.

C'est en manière de protestation contre cette façon d'agir, qu'il juge incorrecte, que M. Darracq a décidé de retirer ses voitures de toutes les courses de la saison.

En droit strict, il semble que Wagner n'ait pas tort. Un dédit était stipulé dans son traité. Il l'a payé; il est libre. Mais il devrait y avoir à de tels engagements une sanction autre. Il est certain qu'on ne peut admettre que le matin d'une course, un coureur descende de son siège pour prendre le volant d'une voiture concurrente. Et cependant, les règlements qui régissent le sport automobile, de même que ceux qui président au sport cycliste, n'ont pas prévu ce cas.

Il serait facile aux pouvoirs sportifs d'y remédier.

En sport hippique, pareil fait ne pourrait se produire. Le cas est prévu. L'article 79 du Code de courses de la Société d'Encouragement et l'article 80 du Code de la Société des Steeples, qui le reproduit, disent: « Si un jockey engagé pour un certain temps ou pour une certaine course refuse d'exécuter son engagement, les commissaires peuvent lui imposer une amende *et lui interdire de monter pendant le temps qu'ils jugent convenable* ».

Aussi n'a-t-on jamais pu voir un jockey, troquer, à la veille d'un Grand Prix, la casaque orange, toque bleue, pour la casaque blanche à brassard noir.

F.-A. Wheel.

Thomas a passé récemment le conseil de revision. Il a été ajourné et non point réformé.

CYCLISME

La finale d'une internationale au Vélodrome de Lisbonne, pour la rentrée de Jacquelin, qui s'y classa premier, devant Michiels, second, Rodriguez, troisième.

UNE BIEN BONNE HISTOIRE

Vous n'ignorez pas que le Grand Prix Cycliste se courra les 9, 13 et 16 juin, c'est-à-dire le jour du Grand Steeple d'Auteuil et celui du Grand Prix Hippique. Ne sont-ce pas là des morceaux royaux susceptibles de nuire au succès des réunions du Vélodrome de Vincennes? Assurément si: la réciproque n'est pas vraie. Là où l'histoire devient amusante c'est que les dirigeants de l'U. V. F. ont appris que le Grand Prix se courrait le 16 juin, il y a à peine trois semaines, et encore grâce à un coup de téléphone de la *Vie au Grand Air*.

M. Riguelle prétendit que la Société d'Encouragement avait fixé d'abord sa grande épreuve au 9 juin. Il fait certainement erreur, car les dates des courses hippiques sont réglées de façon absolument catégorique.

Si ces messieurs de l'U. V. F. veulent nous écrire, notre collaborateur Boïard se tient à leur disposition pour leur donner les dates du Grand Prix de 1920, de 1950 et même de l'an 2000, et ce d'après la formule de Gauss et les calculs des computistes sur les calendriers Julien et Grégorien. Ce n'est pas plus difficile que cela. Il suffisait de le savoir.

Avouez que la commission Sportive, qui n'ignore sans doute pas l'invention du téléphone, n'aurait eu qu'à recourir à ce commode moyen de communication pour savoir la date du Grand Prix.

Avant de terminer, rendons un service à l'U. V. F.: ce n'est pas à Chantilly que se court le Grand Steeple d'Auteuil, ni à Maisons-Laffitte que se donne le Grand Prix de Longchamp. Nous ne demandons pas mieux que de la renseigner si elle le désire.

Jacques Mortane.

RÉSULTATS TECHNIQUES

Du 5 au 11 mai.

CYCLISME

Dimanche 5 mai.

Vélodrome d'Hiver. — *Prix Major-Taylor*: 1. Mayer, 2. Rutt, 3. Dupré, 4. Martin.

50 kilomètres derrière tandems humains : 1. Darragon (1 h. 5 m. 2/5); 2. Seigneur, 3. Fogler.

Jeudi 9 mai.

Vélodrome des Princes. — *Match Major Taylor-Poulain* : 1. Poulain, 2. Major-Taylor.

Internationale : 1. Friol, 2. Van den Born, 3. Rutt, 4. Schilling, 5. Mayer.

Jeudi 9 mai.

Championnat de France des 100 kilomètres sur route : 1. Garrigou, 2 h. 58 m. 50 s.; 2. Lignon, 2 h. 58 m. 53 s; 3. Trousselier, 4. Cadolle, 5. Petit-Breton.

HIPPISME

Dimanche 5 mai.

Longchamp. — *Poule d'essai des pouliches* (1.600 m.): 1. Madrée, à M. Scheibler (Spencer); 2. Zahra, 3. Second Sight. (14 partants.)

Poule d'Essai des poulains (1.600 m.): 1. Ouadi Halfa, à M. Ed. Blanc (G. Stern); 2. Bravo, 3. Mordant. (11 partants.)

Prix Rainbow (5.000 m.): 1. Montlieu, à M. Vagliano (Cormack); 2. Monsieur Périchon, 3. Marsan. (4 partants.)

Jeudi 9 mai.

Longchamp. — *Prix Daru* (2.100 m.): 1. Sans Souci II, au baron de Rothschild; 2. Segond Sight. 3. La Serqueuse. (11 partants.)

BIBLIOGRAPHIE

Le Code du Chauffeur, recueil commentaire et critique de toutes les lois intéressant les conducteurs, propriétaires et constructeurs d'automobiles, par J. Imbrecq, avocat à la Cour d'appel.

Règles relatives à la construction, à la réception, à la vente ou à la revente, à la déclaration, à l'identification des voitures automobiles, à l'examen de capacité et au permis de conduire tant en province qu'à Paris; obligations d'éclairage, de vitesse, de signaux, etc.: règles si délicates de l'impôt avec les situations diverses qu'elles comportent; brevets d'invention; c'est tout cela et encore bien d'autres choses intéressantes, que notre distingué confrère, Me Imbrecq, l'avocat spécialiste de l'automobilisme, expose et commente dans ce nouveau livre, et il le fait d'une façon si claire qu'il suffit de se reporter à son index alphabétique pour trouver instantanément la solution qu'on désire.

ATHLÉTISME

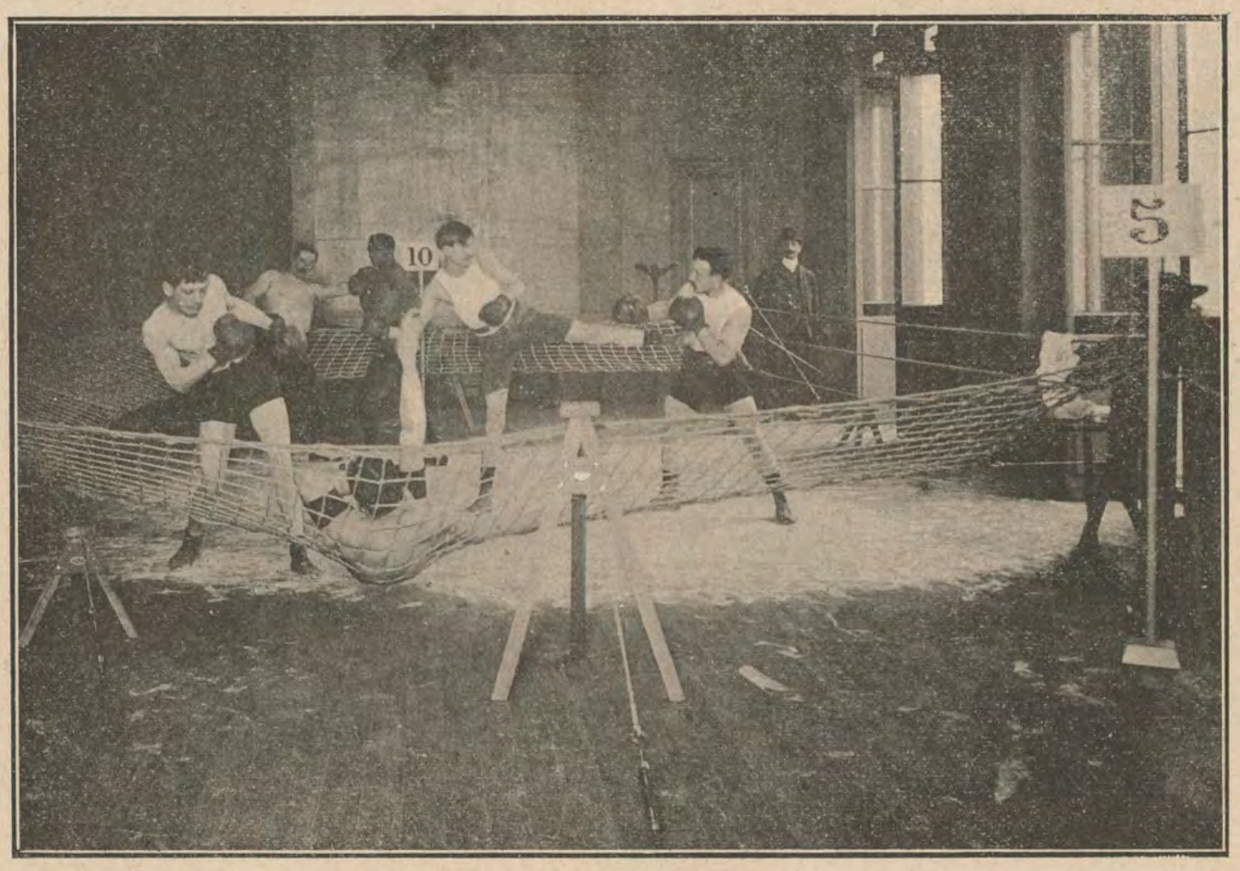
Joseph Van Duppen, champion du monde amateur de billard de 1905 et 1906. Recordman de la plus grande série au cadre de 45 centimètres, en deux coups.

UN NOUVEAU RING DE BOXE

L'extension prise ces temps derniers par la boxe en France a naturellement mis à la torture le cerveau des inventeurs. L'un d'eux M. Tonerf, a exécuté et fait breveter un ring de boxe appelé à remporter un réel succès. Nous donnons ci-dessous la photographie de cette nouveauté. Le dispositif en est d'ailleurs très simple : à la place des cordes, M. Tonerf a mis des filets tendus et obliques dont les bords inférieurs sont à la hauteur des jarrets des combattants. De cette façon, plus de chutes brutales pouvant provoquer des accidents. Avec un ring semblable dans son match avec Chabrier, le pauvre Jack Roberts n'aurait point été faire connaissance avec le sol et ne se serait pas meurtri le flanc.

On se rend compte immédiatement des conséquences. Sous la poussée du plus fort, le plus faible tombe dans le filet. Pour augmenter l'attrait de l'assaut, chaque côté est numéroté. On joue, comme au billard en tant de points, et l'habileté du pugiliste consiste à faire choir son adversaire dans le filet qui donne le plus de points. En somme, la boxe n'est plus brutale et devient seulement exercice de culture physique. Nul doute que ces avantages ne soient mis à profit par les établissements d'éducation qui s'empresseront d'adopter ce nouveau ring.

Nous avons assisté à une séance à laquelle prenaient part l'excellent champion Lerda, Jim, Weller, l'Américain Elliott, Geo Rampazzi, Tonerf et Pommier et leurs assauts nous ont fort intéressés. Nous sommes heureux d'être les premiers à présenter cette nouveauté à nos lecteurs. J. M.



UN NOUVEAU RING DE BOXE

Ce ring, qui est démontable, permet d'employer, avec l'aide de gros gants, la boxe comme exercice de culture physique. Des filets sont tendus et tombent à la hauteur des jarrets des combattants, de manière à ce que sous la poussée du plus fort le vaincu tombe dans le filet.

HIPPISME

Au Concours Hippique de Madrid, un des lauréats du Grand Prix sautant un obstacle

A PROPOS DE LA COUR D'ASSISES

J'ai lu, non pas chez un conteur de fables, mais dans un grand journal du matin, un très joli petit article qui vise l'institution des courses. Cela s'appelle, je crois, « Propos d'un Parisien ». C'est en effet très parisien. Jugez-en plutôt : un président, s'adressant aux jurés, leur dit :

— C'est le quatrième drame, depuis le début de la session, ayant pour origine les nécessités de l'amélioration de la race chevaline.

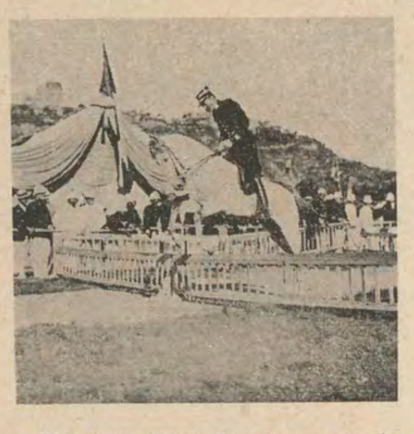
Prenant texte de cette déclaration, l'auteur de l'article énumère les excès de tous genres, engendrés par ces terribles courses: meurtres, suicides, coups de revolver, gens qui se pendent ou se jettent par la fenêtre. Je suis allé souvent sur des hippodromes, et je dois avouer que je n'avais jamais rien vu de tout cela. Maintenant, je regardais peut-être autre chose au moment où ces atrocités se commettaient. Et puisque de telles affirmations sont apportées par le journal le mieux renseigné du monde entier, puisque le rédacteur qui les signale a fait preuve, jusqu'ici, d'une compétence indéniable sur tous les sujets les plus divers, depuis l'impôt sur le revenu au Kamchatka jusqu'aux fourrures de la belle Otéro, je m'avoue complètement gagné à la bonne cause.

Et, selon la mode admise, je vais fonder une ligue, dont le président sera naturellement ce Parisien qui m'a dessillé les yeux.

Je demande d'abord qu'on interdise non seulement le jeu aux courses, mais les courses; comme l'autre jour un monsieur a flanqué cinq coups de revolver à son banquier pour avoir risqué son argent dans des spéculations malheureuses, je demanderai qu'on interdise non seulement le jeu à la Bourse, mais la Bourse.

L'article dont je parle ajoutait que, depuis qu'on travaille à améliorer la race chevaline, ça devrait déjà être terminé; sinon qu'il vaudrait mieux améliorer le cochon. Il a raison; mais ce n'est pas assez. On pourrait faire une sérieuse économie en supprimant le budget de l'Instruction publique; il est certain que si, depuis le temps qu'on dépense de l'argent pour la cultiver, l'intelligence des hommes n'est pas parvenue à son maximum, c'est à désespérer. Il faut faire quelque chose maintenant pour les imbéciles et développer leur don de nature. Je suis sûr que parmi les membres de ma ligue je ne serai pas le seul client.

Boïard.



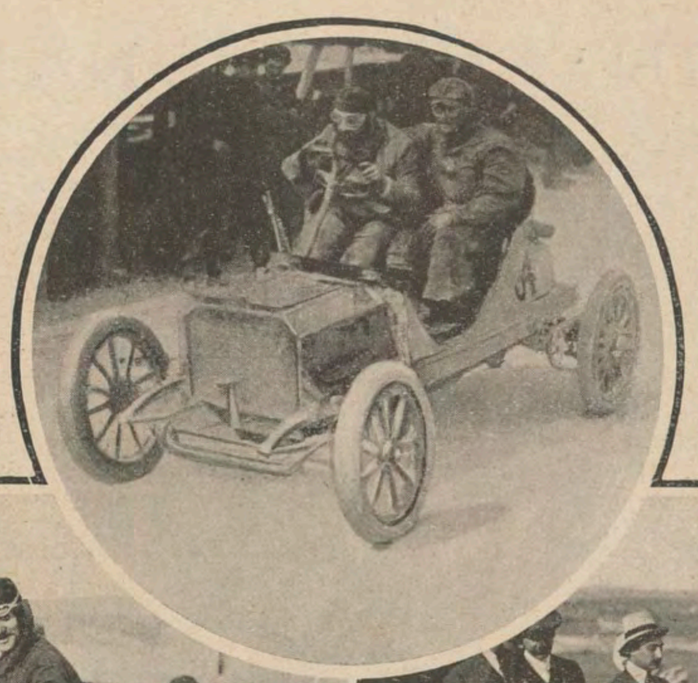
Un Concours Hippique a été donné à Tananarive. Voici le gagnant du Prix des Habits Rouges.

LE CIRCUIT PROVENÇAL

LE Circuit Provençal des petites voitures, qu'on pourrait appeler le Grand Prix Démocratique, s'est disputé le 5 mai, sur huit tours d'un Circuit de 35 kilomètres, soit 240 kilomètres très accidentés. Il mettait aux prises des petite voitures et des voiturettes à 1, 2 et 4 cylindres.

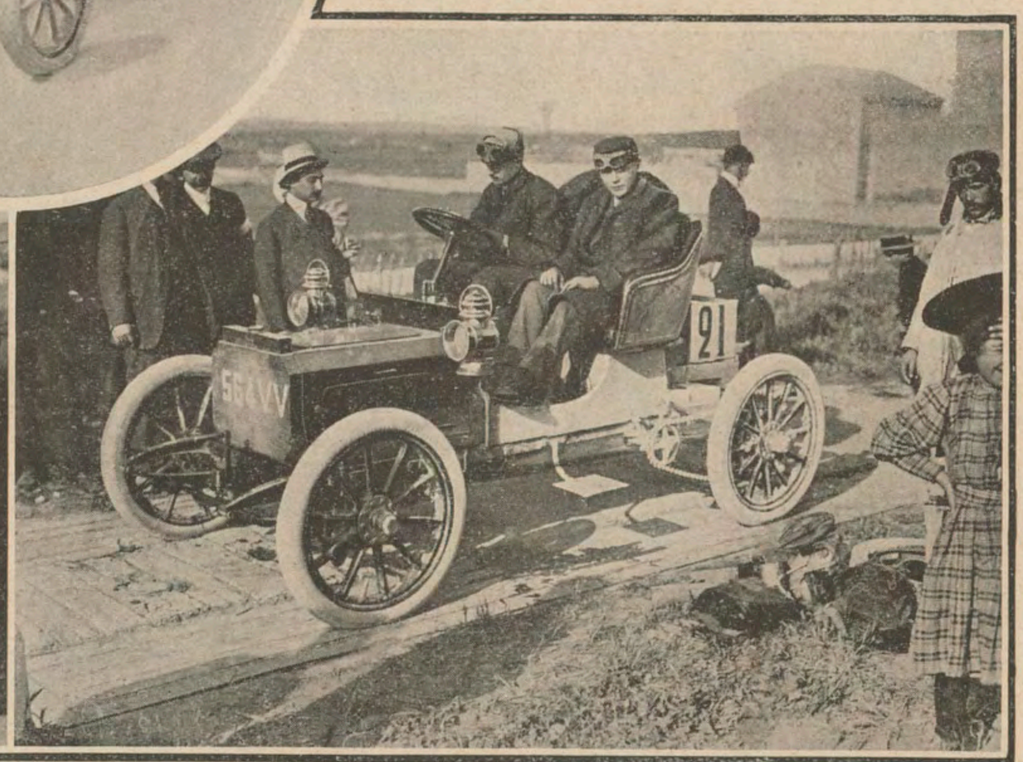
C'est à la Société des automobiles Peugeot que reviennent tous les honneurs de la journée. Les deux quatre-cylindres Peugeot prennent les deux premières places de leur catégorie, et Collard fait la meilleure moyenne, près de 58. Plaisant, avec sa deux-cylindres, enlève également sa catégorie et prend la première place, suivi de Collard, dans le classement général.

La maison Peugeot a lieu d'être fière d'une telle victoire, remportée au milieu d'un véritable cyclone, dans d'invraisemblables nuages de poussière. Sur ce Circuit, véritable parcours de Targa Florio, les conducteurs, Collard, Ducreux et Plaisant, ont fait preuve d'une maëstria rare, variant de quelques secondes à peine à chaque tour. H. P.



Plaisant.

1er de la troisième catégorie (2 cyl. 105 d'alésage) et 1er du classement général, en 5 h. 39, sur voiture Peugeot, *pneus* Continental.



Collard.

3e. de la quatrième catégorie (4 cyl. 86 mil. d'alésage), en 4 h. 14 m.. sur voit. Peugeot, *pneus* Continental.

Ducreux.

Qui s'est classé deuxième de la quatrième catégorie (4 cylindres 86 mil. d'alésage), en 4 h. 32 m. sur voiture Peugeot.

DE PARIS A MADRID EN AUTOMOBILE

SOREL, dont nous avons récemment conté la brillante performance qui consistait à se rendre de Paris à Nice entre le lever et le coucher du soleil, et qui, parti le matin de Paris, trouvait moyen d'arriver sur la Côte d'Azur pour le five o'clock, vient d'accomplir un raid encore plus extraordinaire. Il s'agissait cette fois d'aller de Paris à Madrid.

Outre que la distance est plus grande, on sait dans quel triste état sont les routes d'Espagne, et combien la moyenne à l'heure diminue, aussitôt franchi les Pyrénées.

Parti de la Porte-Maillot à deux heures de l'après-midi, sur une 60-chevaux Lorraine-Diétrich, Sorel arrivait à Madrid à 6 h. 14 m., ayant ainsi couvert les 1.500 kilomètres qui séparent les deux capitales en 28 h. 14 m., soit à près de 55 kilomètres à l'heure.

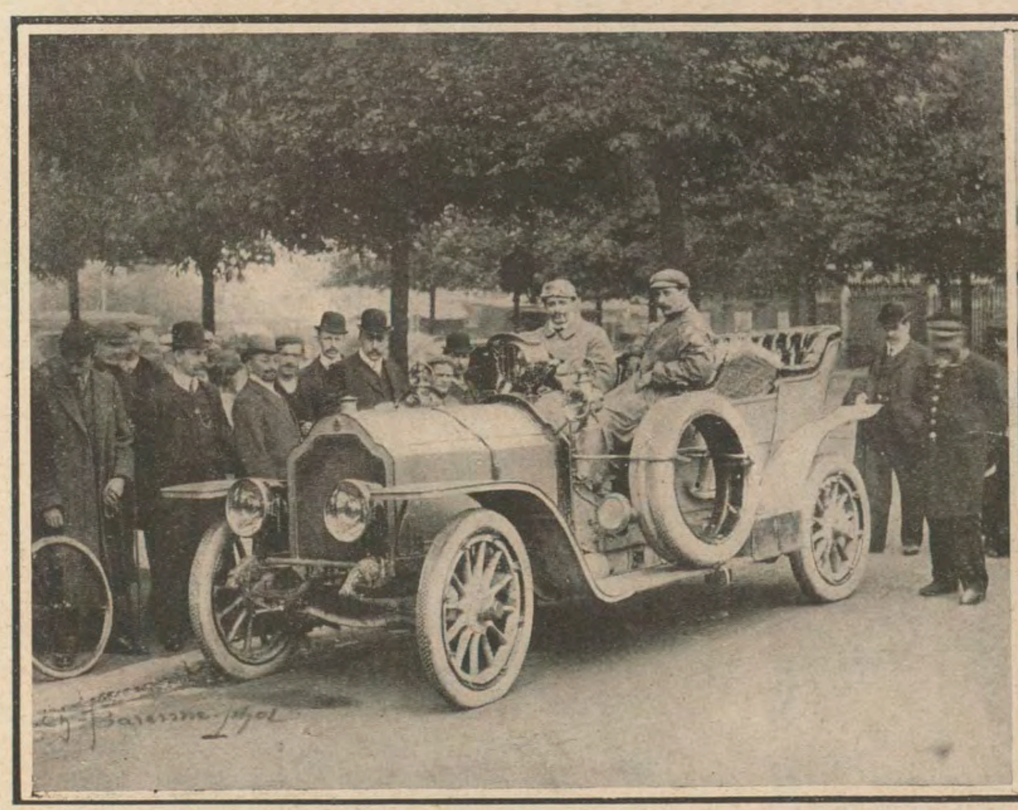
Encore, le recordman a-t-il perdu près de deux heures, ayant défoncé sa caisse et son réservoir sur les horribles routes espagnoles.

Le roi Alphonse XIII a tenu à féliciter lui-même le recordman qu'il a reçu le lendemain au tir aux pigeons.

Et examinant la voiture :

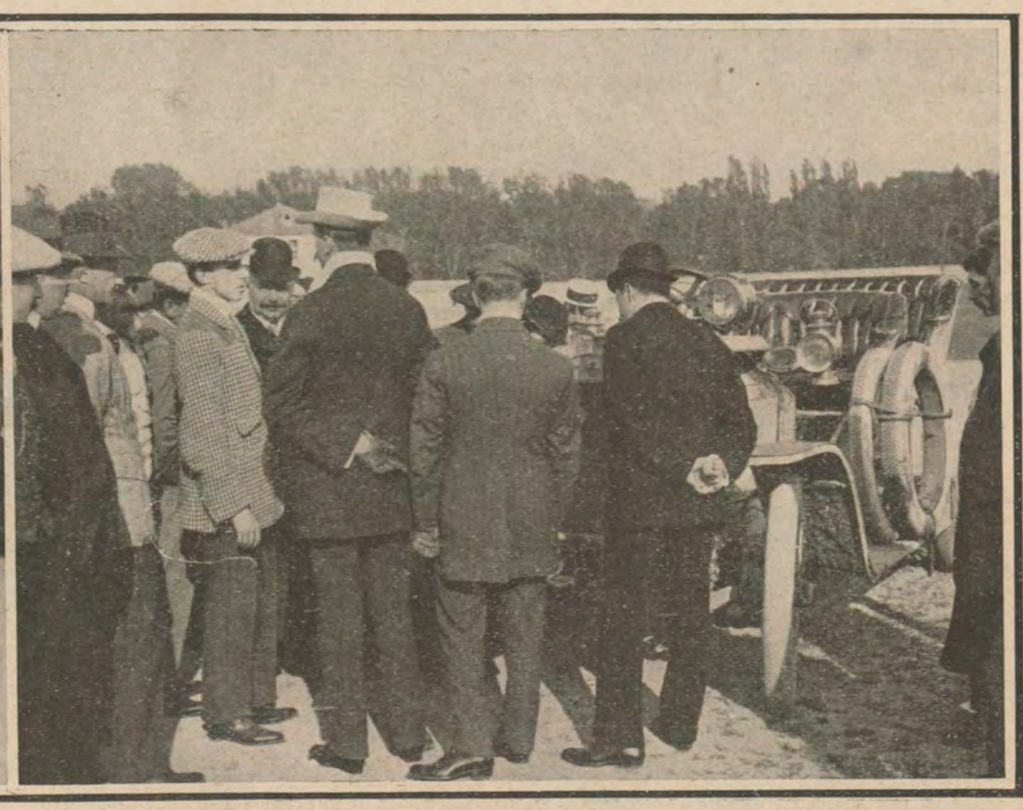
— C'est elle, dit-il, qui a battu le temps du Sud Express!

H. P



Le départ de Sorel.

Parti à 2 heures de la Porte-Maillot, Sorel est arrivé à 6 h. 14 du soir, à Madrid, ayant couvert les 1.500 kilom. en 28 h. 14, voiture Lorraine-Diétrich, *semelles* Michelin, *phares et projecteur* Blériot.



Le recordman félicité par le roi d'Espagne.

Le lendemain de son arrivée, Sorel fut reçu au Tir aux Pigeons par le roi Alphonse XIII qui le félicita de sa performance, ajoutant qu'il avait battu le Sud Express.

AU COMITÉ INTERNATIONAL OLYMPIQUE

Le Professeur D.-A. de Lancastre.
Pair du royaume, membre du Comité International Olympique pour le Portugal.

Le Comité International olympique, fondé en 1894, va, dans quelques jours, tenir sa réunion annuelle, qui aura lieu, cette fois, au Palais des Travaux publics, à La Haye, mis à sa disposition par le gouvernement néerlandais, et sous le haut patronage de S. A. R. le Prince Consort. Nous publions à cette occasion les portraits des trois derniers élus. On sait que le Comité se recrute lui même et qu'aucune limite de temps n'est assignée aux fonctions des membres. L'usage s'est établi en général que le membre qui se retire présente son successeur aux suffrages de ses collègues et, bien que ceux-ci ne soient aucunement liés par cette présentation, il est rare qu'une élection soit contestée.

Le professeur A. D. de Lancastre, sénateur du royaume de Portugal, est une des personnalités les plus en vue de Lisbonne. Sa grande fortune, l'amitié personnelle des souverains, d'éminents services rendus quotidiennement à la science et à la charité, enfin un commerce charmant et, le goût de tous les sports font de M. de Lancastre un homme universel et accompli.

Lord Desborough, sous son nom patronymique de W. H. Grenfell, a rempli le monde de ses exploits athlétiques, chasses d'Afrique et d'Asie, traversée du Niagara à la nage, etc... Lord Desborough est président du Comité d'organisation des Jeux Olympiques de 1908. Il a remplacé dans le Comité International M. C. Herbert, bien connu dans les milieux sportifs anglais et français, et ancien secrétaire de l'Amateur Athletic Association.

Lord Desborough (W.-H. Grepefell).
Membre du Comité International Olympique pour l'Angleterre, président du Comité d'organisation des Jeux Olympiques de 1908.

Le Capitaine Grut.
Ancien aide de camp du roi Christian II, représente le Danemark.

Le capitaine Grut, ancien aide de camp de S. M. le roi Christian IX et actuellement chef de l'Etat-major du génie danois, a succédé récemment au colonel Holbeck.

Ainsi que l'a écrit une fois le baron Pierre de Coubertin, président du Comité International olympique, les membres de ce comité se considèrent comme les « ambassadeurs de l'idée olympique » auprès des sociétés de leurs pays. Ils ne doivent être à aucun degré les délégués desdites sociétés, vis-à-vis desquelles ils conservent leur absolue indépendance de jugement et d'action.

Espérons qu'avec de tels hommes, nous n'aurons plus à regretter les fâcheux errements qui ont été signalés à maintes reprises à la suite des Jeux Olympiques de 1906. Plus de luttes entre fédérations. Plus de coteries. Ce que nous désirons, c'est voir du sport et du beau sport. Ces grandes manifestations athlétiques doivent prouver seulement la valeur des hommes qui prennent part aux épreuves disputées.

J. B.

NOTES DES ÉDITEURS

La date de la grande épreuve de vitesse organisée par l'Automobile Club de France approche à grands pas. Un mois et demi à peine nous sépare en effet du Grand Prix de l'A. C. F.

Nous rappelons que nous publierons à cette occasion un numéro exceptionnel qui portera la date du 29 juin et qui sera mis en vente dès le 24. Il contiendra, outre une série d'articles très documentés sur l'histoire du sport automobile, tous les renseignements sur le Grand Prix.

Nous donnons ci-contre la carte de l'itinéraire adopté pour le Tour de France de *Je Sais Tout*. On sait que cet itinéraire faisait l'objet d'un premier concours. Un deuxième concours est ouvert dans chaque département. Il consiste à donner l'heure exacte d'arrivée dans chaque chef-lieu, à un cinquième de seconde près. Chacun d'eux ne sera ouvert qu'aux habitants de ce département. L'automobile quittera notre hôtel des Champs-Elysées le 25 mai, à 2 heures.

Enfin, le concours d'honneur consiste à donner l'heure exacte, heure, minute, seconde, cinquième de seconde, à laquelle l'automobile de *Je Sais Tout* sera de retour à son point de départ. D'après notre tableau de marche, cette arrivée se fera le 22 juin, entre 4 et 8 heures du soir.

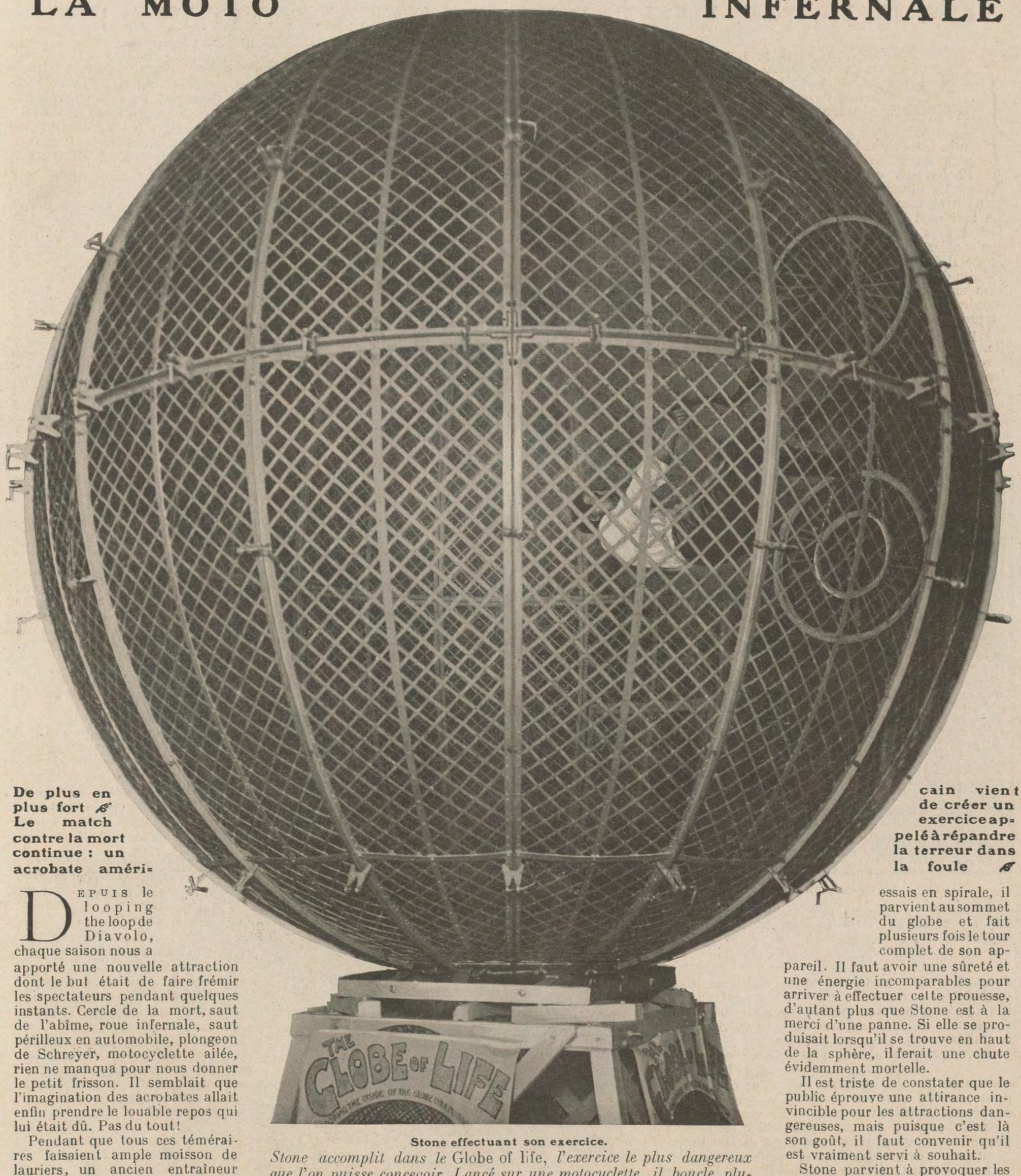
Le prix de ce concours d'honneur est une superbe automobile de grand tourisme d'une valeur de 25.000 francs, châssis 24-chevaux de la Société des automobiles Brillié, fournisseur de la Compagnie Générale des omnibus, construite par Schneider et Cie dans leurs ateliers du Havre, carrosserie limousine de luxe, de la maison Belvalette, pneumatiques et jantes amovibles Michelin.

De nombreux autres prix représentant plus de 20.000 francs sont en outre affectés à ce concours, dont les solutions seront reçues jusqu'au 20 juin.

PIERRE LAFITTE ET CIE.

L'itinéraire du record des 85 départements.
L'automobile de Je Sais Tout, *partant de Paris, passe par Beauvais, Rouen, en suivant la flèche.*

LA MOTO INFERNALE



Stone effectuant son exercice.

Stone accomplit dans le Globe of life, *l'exercice le plus dangereux que l'on puisse concevoir. Lancé sur une motocyclette, il boucle plusieurs fois le globe. C'est l'acrobatie la plus émouvante faite jusqu'à ce jour.*

De plus en plus fort ✍ Le match contre la mort continue : un acrobate américain vient de créer un exercice appelé à répandre la terreur dans la foule ✍

DEPUIS le looping the loop de Diavolo, chaque saison nous a apporté une nouvelle attraction dont le but était de faire frémir les spectateurs pendant quelques instants. Cercle de la mort, saut de l'abîme, roue infernale, saut périlleux en automobile, plongeon de Schreyer, motocyclette ailée, rien ne manqua pour nous donner le petit frisson. Il semblait que l'imagination des acrobates allait enfin prendre le louable repos qui lui était dû. Pas du tout!

Pendant que tous ces téméraires faisaient ample moisson de lauriers, un ancien entraîneur américain, Stone, restait dans l'ombre, mais n'en pensait pas moins. Il avait de grandes idées. Il les a réalisées et il doit s'estimer heureux du résultat obtenu, car l'exercice qu'il présente est certainement le plus émouvant que l'on puisse imaginer. Il l'intitule le « Globe of life », il serait plus juste de l'appeler le « Globe de la mort ».

Stone opère dans une sphère de 6 mètres de diamètre. Il fait d'abord quelques exercices en compagnie de sa femme. Ils sont tous deux à bicyclette et vont en sens inverse, se croisent et atteignent jusqu'aux trois quarts du globe. Puis commence le travail appelé à déchaîner la terreur, qui tient tous les spectateurs en émoi. L'intrépide Yankee enfourche une motocyclette et se lance à toute vitesse. Après quelques essais en spirale, il parvient au sommet du globe et fait plusieurs fois le tour complet de son appareil. Il faut avoir une sûreté et une énergie incomparables pour arriver à effectuer cette prouesse, d'autant plus que Stone est à la merci d'une panne. Si elle se produisait lorsqu'il se trouve en haut de la sphère, il ferait une chute évidemment mortelle.

Il est triste de constater que le public éprouve une attirance invincible pour les attractions dangereuses, mais puisque c'est là son goût, il faut convenir qu'il est vraiment servi à souhait.

Stone parvient à provoquer les crises de nerfs, les femmes sensibles sortent quand il effectue son travail les poitrines palpitent, les mains se crispent, le cœur cesse de battre un instant. En somme toute la lyre. Le Yankee peut se vanter de monopoliser toutes les marques du triomphe, puisque maintenant c'est au nombre de personnes évanouies dans la salle qu'on évalue le succès.

Et si par hasard un accident mortel se produisant, la motocyclette se détraquant, Stone était projeté du haut de son appareil, ces spectateurs qui sont venus en foule applaudir son exploit avec une curiosité en somme malsaine seraient les premiers à protester et à gémir sur la décadence de nos mœurs actuelles.

JACQUES MORTANE.

CE QUE NE DOIT PAS FAIRE LE TOURISTE

Le touriste ne peut pas avoir la permission de conduire comme en course ✍ Dangers de la virtuosité ✍ Les accidents causés par les conducteurs téméraires ✍ ✍ ✍ ✍ ✍

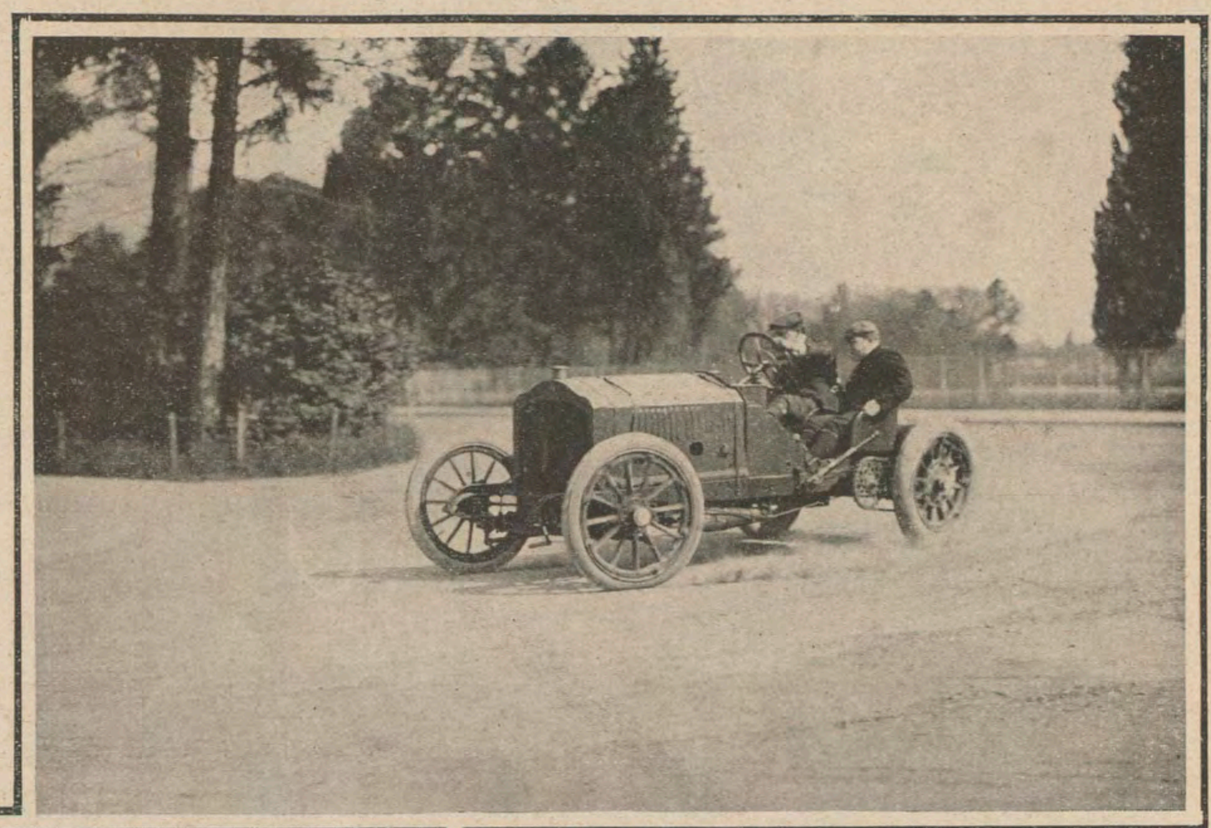
Il est des automobilistes qui sont persuadés parce qu'ils manient avec assez d'adresse une 12-chevaux, qu'ils peuvent, le lendemain matin, s'installer dans le baquet d'une voiture decourse et mener celle-ci sur la route. On s'imagine mal quel long apprentissage comporte un tel sport et, sans parler du sang-froid indispensable qui ne s'acquiert pas du jour au lendemain, quelle adresse il faut apporter et quelle méthode dans la conduite d'un « monstre » de course.

Les moindres chauffeurs prétendent aujourd'hui conduire « comme en course ». Parce qu'ils ont vu des professionnels virer à coup de frein, ils n'hésitent pas à se payer le luxe de prendre les virages vite, en faisant chasser le train arrière. Charmant exercice, on sent déraper tout l'arrière du châssis, v'lan! un coup d'accélérateur et l'on repart; ce que prennent les pauvres pneus! Je n'en parle que pour mémoire, mais vraiment ces virages impressionnants devraient rester le seul lot des millionnaires qui grillent les meilleures enveloppes en deux cents kilomètres. Et croyez-vous qu'ils gagnent tant de temps? Le touriste sage se laisse toujours épater par le chauffeur virtuose qui n'hésite pas à jouer à tous les tournants au roi du volant. Un jour, il essaie à son tour de virer en vitesse, il réussit — oh! ce n'est pas si compliqué — et crac! vingt kilomètres plus loin il éclate. Le fameux dérapage a rongé la gomme jusqu'à la toile et il commence à regretter d'être si solide; cependant, ne croyez pas qu'il soit guéri; dès que l'occasion se présentera d'étonner un invité, il recommencera jusqu'au jour où le coup d'œil moins juste, il se précipitera dans un arbre oudans un fossé, simplement pour n'avoir pas été assez prudent.

Ceux qui sortent avec les conducteurs les plus réputés sont étonnés de voir combien ceux-ci sont prudents en dehors des courses où ils poussent leurs voitures. Ceux qui semblent les plus fous sont les plus sages et je me souviens du cri d'effroi que laissa échapper le placide Théry un jour qu'une méchante 10-chevaux le balança froidement dans un virage. Ah! le propriétaire comptait bien éblouir le tranquille conducteur qui virait si doucement; l'appréciation de cette poussée fut plutôt sévère.

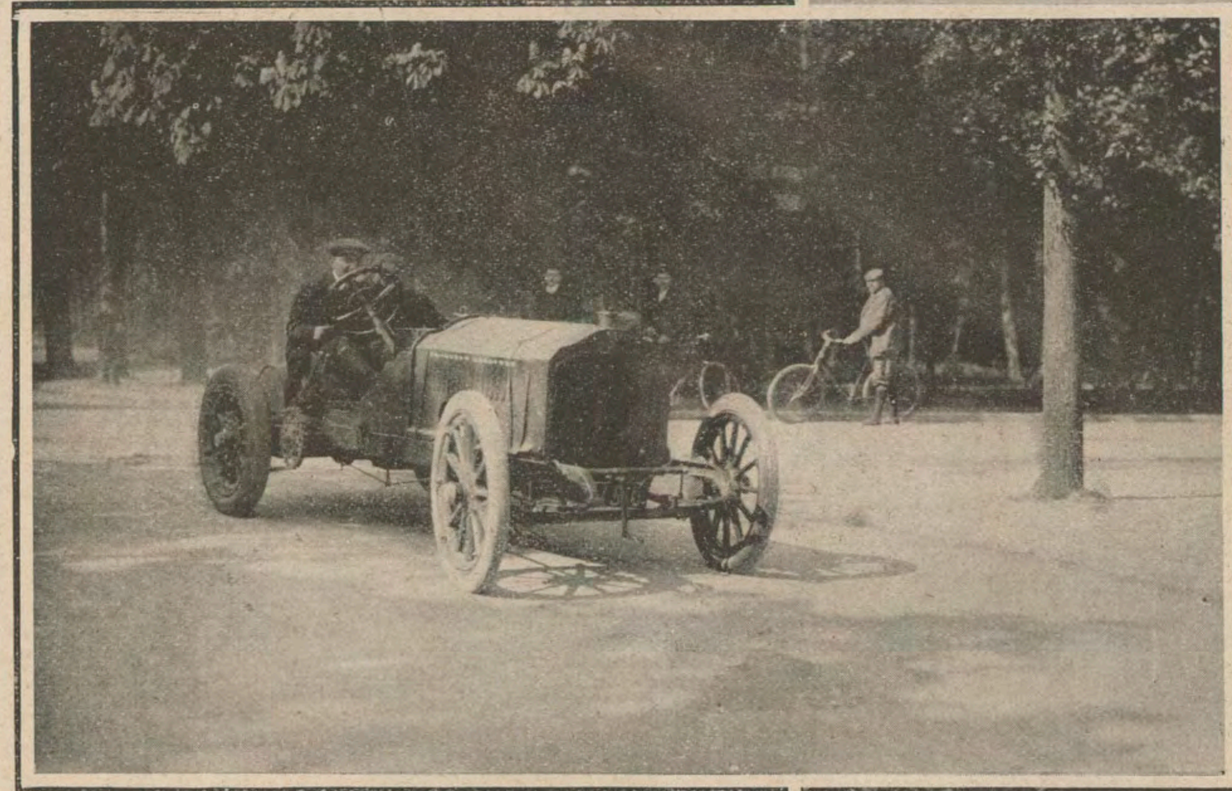
Les frais énormes sont dus à la virtuosité des chauffeurs ✍ ✍

Les chauffeurs se plaignent des dépenses sans cesse croissantes de l'automobile, n'est-ce pas leur faute si ces prix augmentent? Ils poussent leurs voitures autant qu'ils peuvent; on s'imagine mal le travail d'un moteur à qui l'on demande le maximum de l'effort. Le mécanisme automobile n'est pas plus extraordinaire que le mécanisme humain Si l'on exige une fatigue totale, il se peut fort bien que l'un des organes, si robuste qu'il soit, cède. Si votre voiture peut marcher à 80 kilomètres à l'heure et que vous vous contentiez de lui demander un petit 70, vous pouvez être certain qu'elle ignorera la panne. Une voiture, me répondra-t-on, est faite pour être poussée de bout en bout : si on peut faire 90, on doit pouvoir faire 90 tout le temps! » Croyez-vous? Il s'agit de raisonner plus sagement. On peut toujours garder de la vitesse en réserve pour l'instant précis ou l'on en a besoin : un coup d'accélérateur pour passer une voiture ou pour éviter un accident, mais, du départ à l'arrivée, il est bien inutile d'exiger d'une voiture un travail excessif.



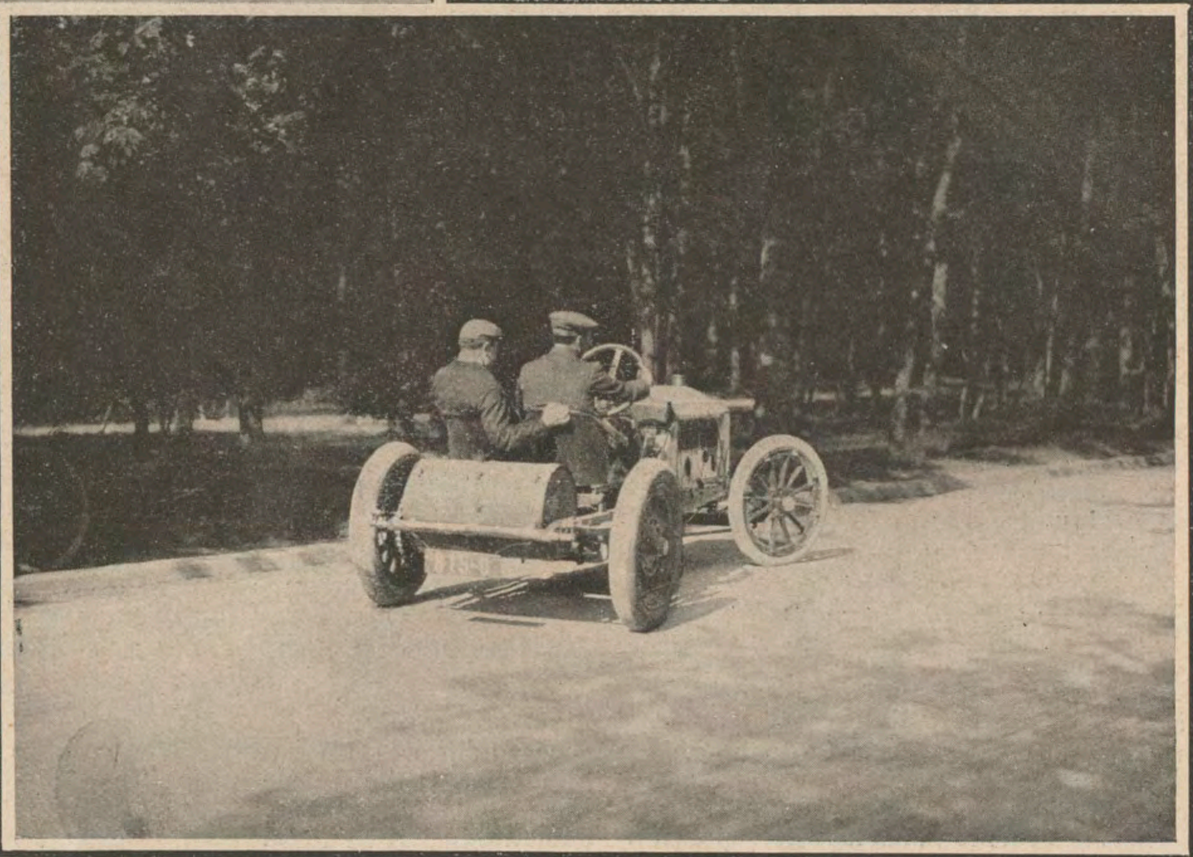
Un beau virage.

Un virage doit se prendre à la corde, sans essayer de faire déraper la voiture par un coup de frein violent.



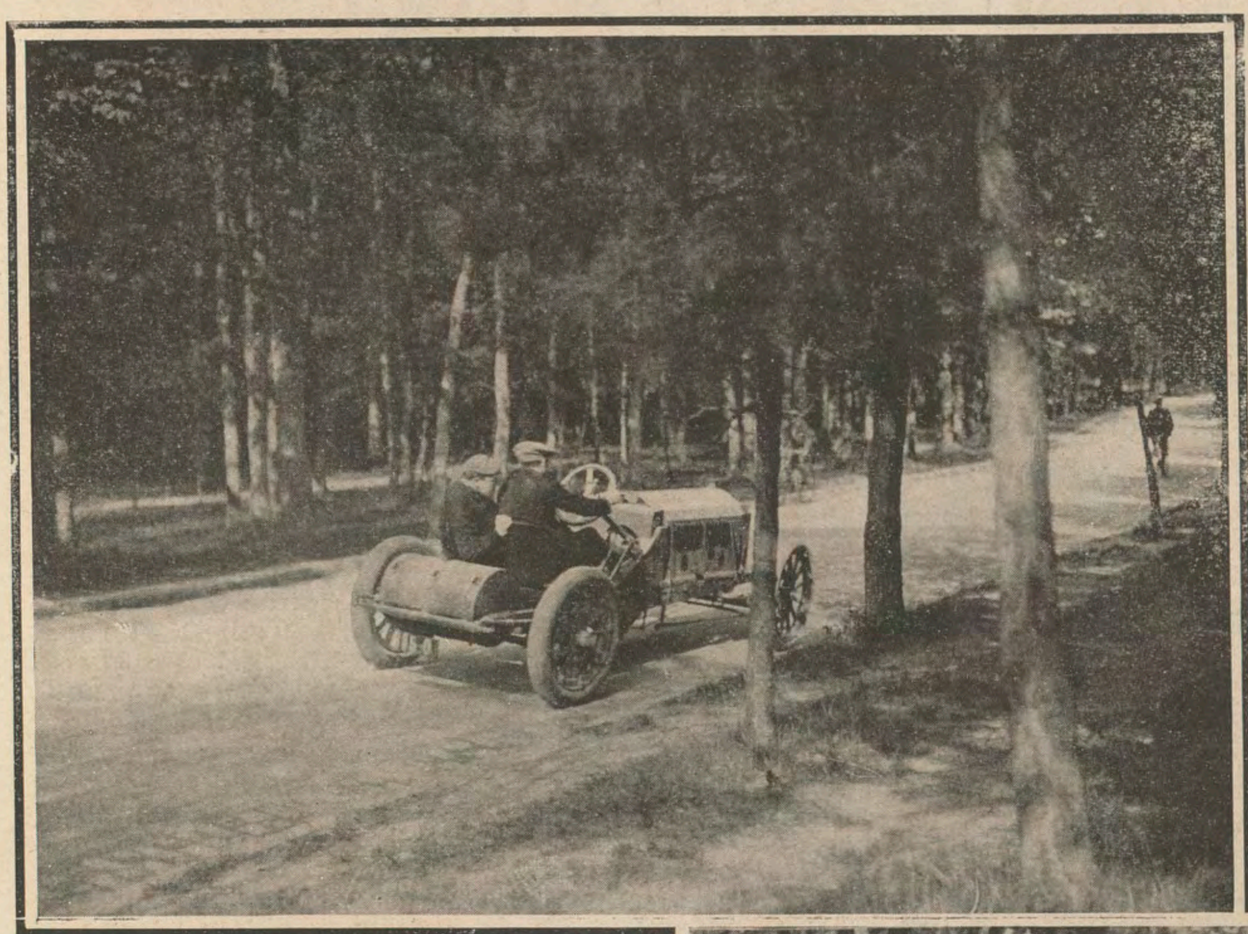
Un virage manqué.

Pour n'avoir pas assez ralenti avant d'attaquer un virage dur, le conducteur le manque complètement et il va être contraint de faire marche arrière pour le reprendre plus sagement.



Un virage pris trop large.

Le conducteur a pris son virage trop au large, il est obligé de se redresser à la sortie pour éviter d'entrer dans les arbres.



Dérapage.

Le virage en course! qui coûte plus de pneus que les plus longues excursions, un coup de frein, un coup d'accélérateur, tout le train arrière dérape et arrache les pierres de la route.

Evidemment, tout ceci est une cause de satisfaction, je dirais plus, de satisfaction normale; cette satisfaction est partagée par les gens qui sont dans votre voiture, et qui éprouvent en même temps cette griserie; si vous arrivez à l'étape sans anicroche, certes, ils loueront votre mérite, mais, ratez un virage pour voir et après deux ou trois bonds dans le fossé et sur le remblai, complétez votre émotion d'une belle culbute, vous verrez à quel point les enthousiastes que vous promeniez tout-à-l'heure déchanteront.

Mais j'envisage un accident : la leçon quotidienne est moins dure; la voiture raisonnable que vous avez noyée de poussière au passage va vous rattraper tout-à-l'heure, dans cinq minutes, quand un beau virage sur deux roues aura fait éclater l'enveloppe, et l'automobiliste raisonnable, le joyeux touriste que vous aviez raillé en passant, bon Samaritain, s'arrêtera gentiment et sans rancune, pour vous demander si vous n'avez pas besoin de ses services.

Ceux qui conduisent comme en course L'éternel argument que vous m'opposez, est que les coureurs le font bien et qu'ils ne se retournent pas à tous les carrefours. C'est entendu, mais je vous répondrai ceci, que la course et le tourisme n'ont aucun rapport. L'idée vous est-elle venue de monter à cheval comme Reiff et Stern, et de faire galoper à fond votre cheval sous prétexte qu'Ajax ou Finasseur abattent le tour de Longchamp en trois minutes et demi; quand vous montiez à bicyclette, aviez-vous cette idée constante de battre des records et de grimper les côtes comme les Lesna ou les Garin de l'époque? C'est que là, c'était votre moteur qui fatiguait vos muscles, et votre prétention était de faire du sage tourisme, sans vous préoccuper d'éclipser les grands champions auxquels vous ne pensiez pas être comparés.

Seulement, l'automobile a donné cette joie nouvelle : on a une voiture non pas pour se promener, mais pour aller vite. Ceux qui sont atteints de cette redoutable affection, ne font rien pour la soigner. Il n'est pas de carrosserie assez rudimentaire; la moindre 6-chevaux sera montée en course, direction inclinée et gros réservoir à l'arrière. Croyez-vous que le chauffeur ainsi équipé pour arriver à du 30 à l'heure, se rend compte du ridicule dont il est atteint? Le jour où il pourra,

Dans les arbres.

Le conducteur est arrivé trop vite, il a bien donné le coup de frein, mais trop tard, un virage manqué qui pourrait lui coûter cher.

il aura une 30, une 40, une 100 chevaux, il ira déjeuner à Dieppe en deux heures, goûtera à Paris et le soir s'en ira dîner à Dijon; et pourquoi faire! pour user des pneus, pour traverser les villages en trombe et jeter la terreur sur son passage. Je vous assure que ce conducteur qui n'est pas un méchant homme, qui est même un garçon charmant quand il n'est pas à son volant, est le plus dangereux de nos contemporains quand le pied sur l'accélérateur, il pousse comme un fou sur les chemins.

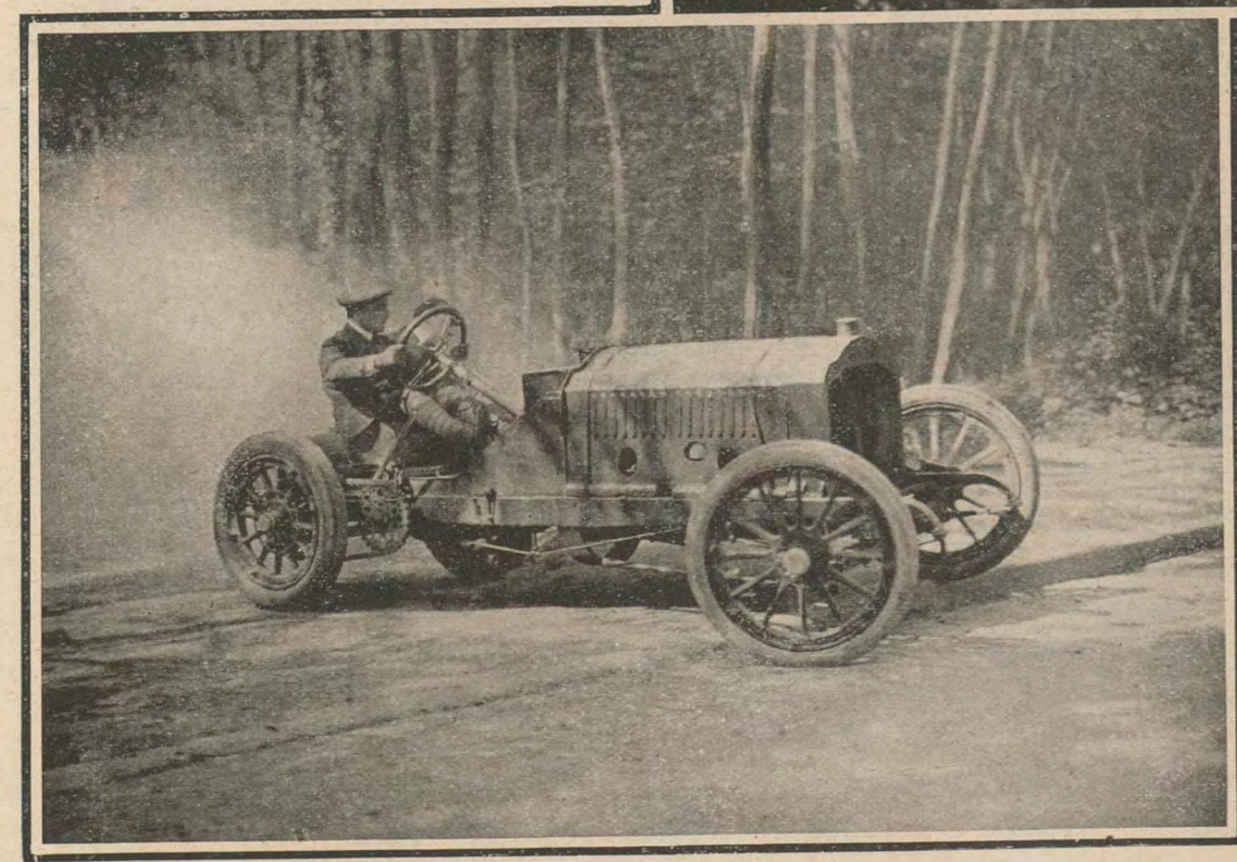
J'en connais un qui, l'autre jour, se trouvait dans une réunion de conducteurs après la Targa-Florio, à laquelle il avait assisté :

— Je ne sais pas, déclarait-il, mais il me semble que si j'avais eu une voiture à mener, j'aurais poussé davantage.

— Et vous vous seriez retourné au premier kilomètre, répliqua un coureur connu qui n'a pas la réputation d'être timoré.

Et sans vouloir insister davantage, si on voulait faire des enquêtes sur tous les accidents, on se rendrait compte facilement qu'en dehors des mauvais hasards de la route, tous les accidents graves sont causés par des chauffeurs, point maladroits sans doute, mais qui se figurent toujours que le monde a les yeux fixés sur eux, et qu'il importe à leur honneur de ne pas faire « baisser la moyenne! »

ROBERT DIEUDONNÉ.



En côte.

Pour gagner du temps, on vire si près de la corde que la voiture monte sur le talus : il ne s'en faut guère qu'elle se retourne.

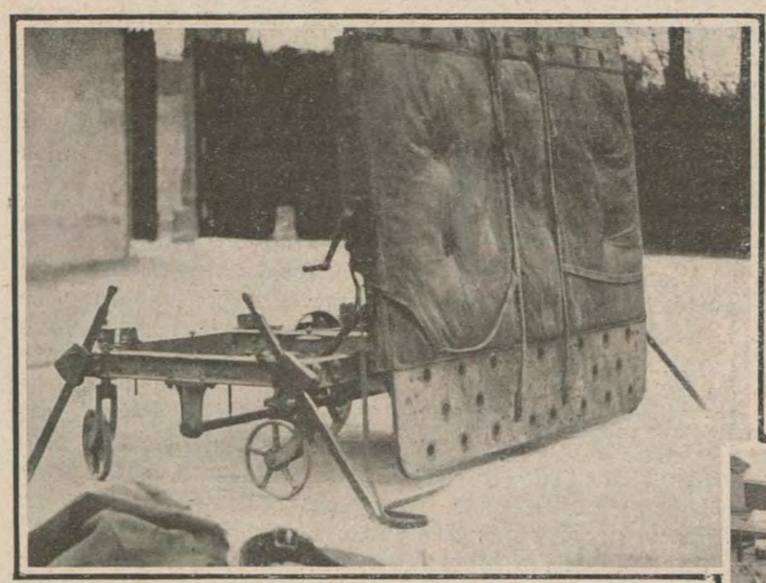
UNE FIGURE DE CHANTILLY

M. F. CHAPARD

Médecin et vétérinaire — Une dynastie de vétérinaires — Une vie bien remplie — Les opérations, deux cures du tétanos, les soucis de l'élevage

On trouve encore à Chantilly quelques vieux lads qui sont des survivants de la vieille école. Transplantés dans un milieu moderne, ils y conservent toutes les anciennes traditions: le dévouement pour leur maîtres, l'attachement à leurs bêtes, et la croyance en leurs légendes nationales. Ce sont des natures primitives, mais d'autant plus intéressantes qu'elles sont rares aujourd'hui. L'autre matin, je rencontrai précisément l'un d'eux: il ramenait à l'écurie un cheval que M. Chapard venait d'opérer. Il était en verve, et, tout en conversant, nous cheminâmes doucement pour éviter une fatigue au malade.

— Voyez-vous, monsieur, me dit-il, vous ne voudrez pas me croire, mais je vous assure que ces braves bêtes savent se faire entendre comme vous et moi. Tenez, l'autre jour, ma petit jument bai n'allait pas bien: notre propriétaire, qui était justement venu suivre le travail, entre dans son box, la regarde, la tâte et dit: « Ça doit être un refroidissement. » J'aurais voulu que vous la vissiez comme moi; vous auriez compris à ses yeux et à ses lèvres qu'elle prononçait tout bas, entre ses dents: « Va donc, eh médecin! » Et elle avait raison, la pauvre; elle voulait lui dire: « Va-t-en, il faut qu'on t'explique comment on se sent, de quel côté on souffre; tu n'es bon qu'à faire un médecin. Pour moi, qui ne peux pas parler, il me faut quelqu'un de plus dégourdi; donne donc un coup de téléphone à M. Chapard. »



La table de Daviau.

Appareil composé d'un plateau rembourré, pivotant autour d'un axe et destiné à coucher le cheval et à le maintenir immobile.

L'heure de la consultation.

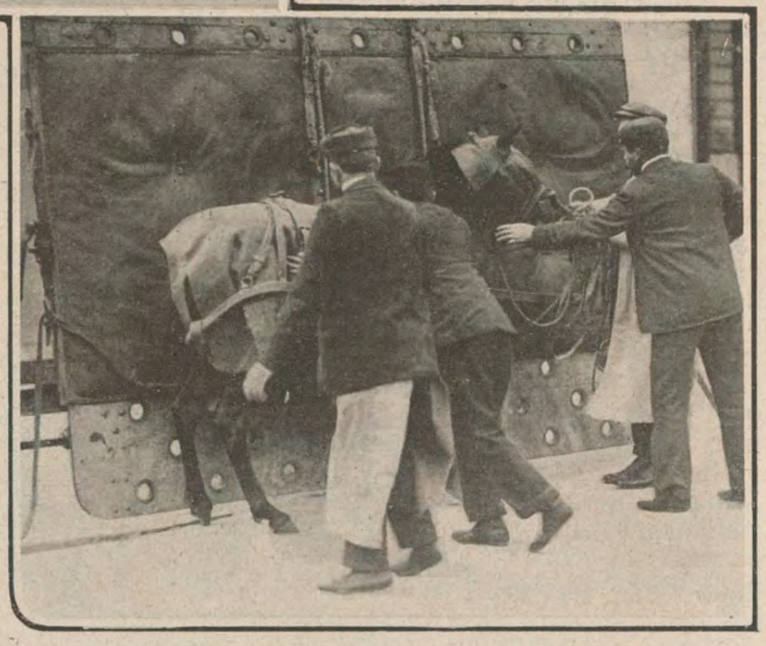
Pendant toute la matinée les voitures amènent propriétaires et entraîneurs qui viennent consulter M. Chapard sur l'état de leurs pensionnaires.

La toilette du cheval.

Le cheval, engourdi par le bromure, est encapuchonné, puis revêtu d'une large couverture destinée à empêcher les sangles de glisser.

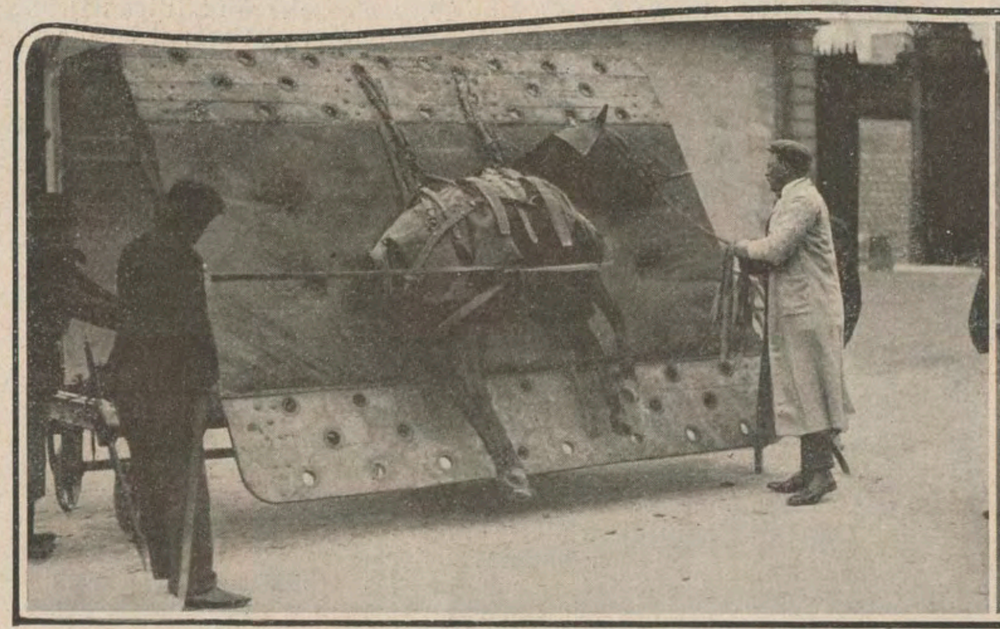
En voilà, un malin, M. Frédéric! Je l'appelle comme cela, voyez-vous, parce que je l'ai connu tout petit. Son grand père était vétérinaire des écuries des princes de Condé; il a soigné les premiers chevaux importés par lord Seymour. Puis son père a succédé à son grand'père. Et voilà bientôt dix-sept ans qu'il a remplacé son père. Ils ont ça dans le sang, dans cette famille; ils se transmettent le coup d'œil, le diagnostic et aussi l'activité. Car il faut une rude activité pour mener une pareille vie. Le matin, c'est la consultation; puis la tournée de visites aux quatre coins du pays: à Chantilly, à Gouvieux, à Lamorlaye, à Vineuil. Puis l'après-midi, ce sont les courses ou bien une autre tournée de visites.

Enfin, il y a les opérations, si nombreuses qu'elles sont presque régulières. Tenez, aujourd'hui il a castré ce pauvre animal et il a mis le feu à ses jambes de derrière.



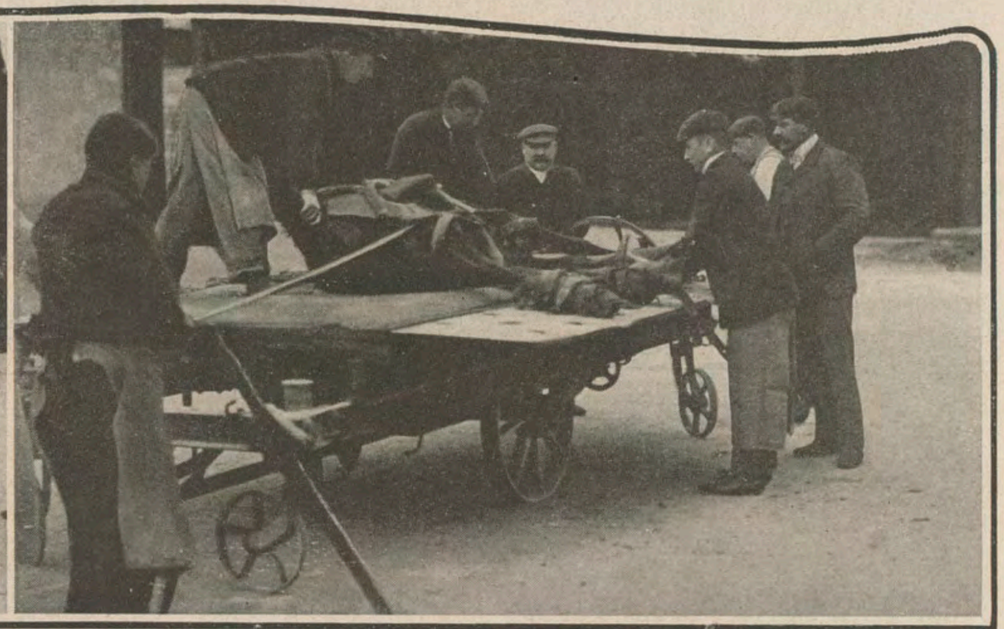
L'exposition.

Le cheval est amené contre le plateau, de façon à ce qu'on puisse accrocher les sangles qui, tout à l'heure vont servir à le soulever.



L'exécution du mouvement.

Dès que le cheval est soulevé de terre par les crics, le plateau commence à pivoter autour de son axe, jusqu'à ce qu'il soit complètement horizontal.



La mise en place.

Le plateau est horizontal; chaque membre du cheval est tour à tour immobilisé par des courroies qui, passant à travers les ouvertures pratiquées, sont fixées sur la face inférieure par des chevilles.

Vous voyez ces raies : elles sont destinées à former une gaine fibreuse qui sera un bandage élastique et vivant tout autour des tendons. Quant à la castration, il n'en reste pas de trace. Grâce à l'emploi de la pince du docteur Doyen, les chairs sont remises en l'état, sans même qu'une ligature soit indispensable. La pauvre bête est un peu gênée encore; dans deux jours elle n'y pensera plus. Seulement maintenant, quand elle voudra imaginer les joies du paradis, au lieu d'apercevoir en rêve de belles pouliches au poil luisant, elle se figurera de vastes prairies à l'herbe épaisse. Et puis, elle sautera plus facilement et, pourra gagner de bonnes épreuves d'obstacles : car, tandis que son devant va s'alléger, son arrière-main se développera.

M. Chapard fait aussi beaucoup de trachéotomies, car c'est le seul remède qui puisse soulager les corneurs. Enfin, il travaille toujours et cherche constamment les moyens de conserver les chevaux. C'est ainsi qu'il y a deux ans, il a sauvé deux poulains, George Elie et Chasselas, qui étaient atteints de tétanos, Or, cette maladie était jusque-là considérée comme fatale en deux ou trois jours aux chevaux à l'entraînement. Vous les avez vus gagner depuis; c'est la meilleure preuve qu'ils s'en sont bien sortis.

Ce n'est pas tout, du reste ; M. Frédéric fait aussi de l'élevage : son étalon Palais Royal, le père du glorieux Fourire, a toujours été en station à Chantilly même; les poulinières y viennent à la sailie et retournent ensuite au haras de bel Ebat, dans le Calvados. Le Radium II, qui a gagné, l'autre jour, à Maisons, provient de cet élevage; mais il appartient au frère de notre docteur, qui, lui, a vu dernièrement ses couleurs triompher sur les hippodromes,

Avant l'opération.

M. Chapard se livre aux soins minutieux de l'antisepsie avant de procéder à l'opération.

La castration.

Cette opération, peu dangereuse en elle-même, réclame néanmoins une grande sûreté.

La purge.

C'est le physic-ball; au moyen d'une sorte de pistolet, une capsule d'aloès est envoyée dans l'arrière-bouche du cheval qui l'avale ainsi naturellement.

Le passage de la purge.

La purge passant par l'œsophage va se dissoudre dans l'estomac.

vail de M. Frédéric, il n'hésiterait pas à lui envoyer son premier produit pour qu'il lui en fasse autant.

René Riondet.

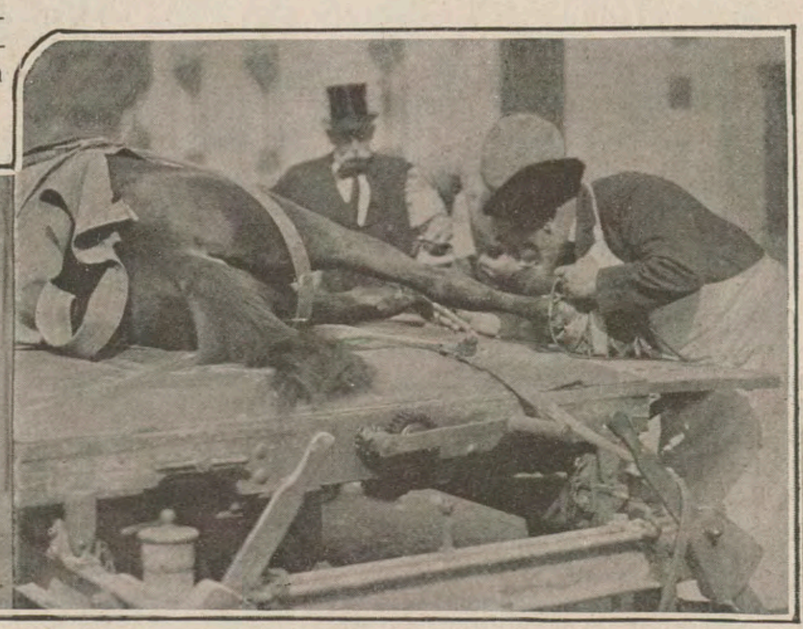
avec Chi lo Sa!! Mais nous étions arrivés à destination; au moment de le quitter, je demandai à mon compagnon de route :

— Puisque vous comprenez le parler des chevaux, que vous a dit celui-là après son opération ?

Il m'adit qu'après avoir apprécié la délicatesse du tra-

Massage électrique par transmission.

Le Dr Potin, qui électrisait déjà les humains avant 1870, applique sa méthode aux chevaux pur sang et obtient des résultats très appréciables, rétablissant la vitalité et la circulation dans les muscles émaciés.



Les pointes de feu.

Avec l'auxiliaire de son assistant, M. Loure, M. Chapard fait sur un jarret des pointes de feu destinées à enrayer le développement de jardons ou tares osseuses.

LE CHALLENGE DU MILLE

Filiâtre Keyser De Fleurac

Un passage dans le Challenge du Mille.

Le Challenge du Mille, couru sur le terrain du Stade Français, à Saint-Cloud, dimanche dernier, a donné lieu à une lutte très vive, dont le R. C. F. est sorti vainqueur. Keyser passait premier le poteau d'arrivée. De Fleurac le suivait à quelques mètres. Le R. C. F. triomphait donc dans le classement par équipes comme dans le classement individuel.

LE SPORTSMAN ET LA FINANCE

Après les émotions du mois d'avril et des premiers jours du mois de mai, nous tenons à faire une réflexion qui vient peut-être un peu tard, mais n'est-ce pas le propre des réflexions d'être d'autant meilleures qu'elles sont plus muries ?

C'est que notre beau pays de France est vraimen t le meilleur, le plus riche, où la vie est plus douce et le gouvernement plus facile que partout ailleurs, malgré les terroristes de l'anarchie.

Au moment où les timides tremblaient devant le bluff de la Confédération générale du Travail, il a suffi de l'arrestation de trois personnes pour que le parti anarchiste se tînt le plus tranquille du monde. Bien plus, les grèves se sont terminées comme par enchantement et tout le monde s'est remis au travail, est retourné à ses affaires, laissant aux députés un thème de discussion plus ou moins parlementaire, un terrain pour s'y disputer les portefeuilles qui diffère peu des discussions précédentes.

Quelle leçon pour nos ministres quels qu'ils soient ! Il suffit qu'un gouvernement montre un peu de fermeté et de prévoyance pour qu'aussitôt les fauteurs de désordre rentrent dans l'ombre. A force de crier haut et de faire du bruit, les anarchistes de la C. G. T. ont fait illusion un moment sur leurs forces, mais eux-mêmes savent combien ils sont faibles, combien leur nombre est insignifiant au milieu de la masse des petits propriétaires et des petits capitalistes, dont l'existence est basée sur l'épargne. Aussi, dès qu'un acte d'énergie les atteint, ils se trouvent vaincus d'avance.

Ce qui s'est passé dernièrement à Paris prouve clairement que les populations de notre pays sont foncièrement conservatrices et que jamais les attentats contre la propriété et la richesse acquise ne trouveront en France un appui sérieux.

Les capitaux doivent donc se rassurer. Rien n'est plus nuisible à leurs intérêts que cet affolement qui pendant plusieurs mois les a poussés à sortir de France, non pas seulement pour se placer sur des titres étrangers, ce qu'ils ont fait de tout temps, mais pour se déposer dans des banques étrangères. Plusieurs sinistres ont causé à nos capitalistes des pertes sensibles, c'est une leçon dont ils feront bien de profiter pour l'avenir.

Nous ne sommes pas seuls à déplorer le courant presque invincible qui porte les capitaux français à s'employer pour le plus grand avantage de nos voisins. Dernièrement, M. Cambon, croyons-nous, dans un discours prononcé en Angleterre, constatait que la France devenait de plus en plus le banquier du monde entier. Ses énormes disponibilités ne servent pas à ses propres affaires, elles ne s'immobilisent qu'en partie dans des titres étrangers, leur plus grosse part va, sous forme d'escompte, aider les industries et les entreprises de nos voisins, si bien que le commerce d'exportation français ne peut même pas s'affranchir de l'intermédiaire des banques étrangères créées ou aidées par les capitaux français.

Cette déclaration confirme ce que nous avons souvent dit ici. Nous n'avons pas la prétention de remonter un courant économique, il nous suffit de le signaler à l'attention des capitalistes. La conclusion pratique qu'il faut tirer de ces faits est la suivante :

Puisque les habitudes de nos institutions de crédit sont telles qu'elles n'offrent guère à nos capitaux d'autre emploi que la souscription aux Fonds d'Etats étrangers ou le dépôt dans leurs caisses, sans nous proposer de grandes affaires industrielles françaises en France ou dans nos colonies, il faut savoir adopter le parti le moins désavantageux.

Les Fonds d'Etats étrangers et les dépôts qui servent à des avances à nos concurrents doivent être rejetés, mais il reste les placements industriels dans les pays neufs où le travail est plus fructueux, où les richesses naturelles sont plus faciles à atteindre. Ces placements peuvent être faits sous forme d'actions ou d'obligations. Acheter une action, c'est participer aux bénéfices et aux pertes. Acheter une obligation, c'est prêter son argent à intérêts fixes sur garanties déterminées.

Nous avons toujours dit ici que l'achat d'actions était chose difficile et exigeait une connaissance approfondie des affaires en question. Mais nous avons toujours conseillé l'achat des obligations. C'est par l'obligation que le capitaliste doit commencer son éducation financière. Plus tard, quand il aura pu juger parfaitement le mérite d'une entreprise, il pourra devenir actionnaire en toute connaissance de cause et viser, non plus un revenu important, mais l'augmentation de son capital.

Les bons journaux financiers sont les guides désignés de cette étude et de ces recherches, suivant le but qu'il se propose, le capitaliste devra choisir l'un ou l'autre. Nous donnerons sur ce point les meilleures indications à nos lecteurs.

PETITE CORRESPONDANCE

L. de B. à Tours — *Du moment où vous tenez à une rente d'Etat étrangère, prenez le* Japonais 5 0/0 Intérieur 1901-01. *C'est un des Fonds d'Etat les moins chers et les plus solides. Le traité passé avec le Japon est un nouvel argument en faveur de ce placement.*

Pour tout ce qui concerne la partie financière : renseignements sur valeurs, ordres de Bourse, paiement de coupons, etc., etc., nos lecteurs sont priés de s'adresser à la

Banque Demmé, Desrousseaux & Cie,
9, rue Pillet-Will, Paris.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*. Paris. — H.-L. MOTTI. *Le Gérant :* JARRIGE.